

Työryhmämuistio veneilijän turvallisuskortista



Merenkululaitos

Helsinki 2005
ISBN 951-49-2102-X
ISSN 1456-7814



<p>Tekijät (toimielimestä: toimielimen nimi, puheenjohtaja, sihteeri)</p> <p>Veneilijän turvallisuuskorttityöryhmä Puheenjohtaja Reijo Gustafsson Sihteeri Maarit Mikkonen/ Jukka Kotisalo</p>	<p>Julkaisun laji</p> <hr/> <p>Toimeksiantaja</p> <p>Liikenne- ja viestintäministeriö</p> <hr/> <p>Toimielimen asettamispäivämäärä</p> <p>17.10.2004</p>
<p>Julkaisun nimi</p> <p>Työryhmämuistio veneilijän turvallisuuskortista</p> <p>Tiivistelmä</p> <p>Sisäisen turvallisuuden ohjelman eräänä osana oli onnettomuuksien määrän vähentäminen ja ennalta ehkäiseminen. Ohjelmassa on ehdotettu veneilijän turvallisuuskortin tarpeen selvittämistä. Liikenne- ja viestintäministeriö antoi Merenkululaitokselle tehtäväksi selvittää veneilijän turvallisuuskortin tarpeellisuus. Merenkululaitoksen asettama työryhmä on selvittänyt tarpeet ottaa käyttöön veneilijän turvallisuuskortti yksityisen veneliikenteen turvallisuustason parantamiseksi. Työryhmässä olivat Merenkululaitoksen lisäksi edustettuina poliisi ja rajavartiolaitos.</p> <p>Työryhmä on selvittänyt voimassa olevaa lainsäädäntöä ja mahdollisuuksia sen tehokkaaseen hyödyntämiseen, tilastoja, aiempia ja vireillä olevia selvityksiä, valvontakäytäntöjä tällä hetkellä sekä muualla Euroopassa käytössä olevia turvallisuuskortti- ja muita vastaavia järjestelyjä vesiliikenteen turvallisuuden parantamiseksi.</p> <p>Tekemiensä selvitysten pohjalta työryhmä on tehnyt lukuisia ehdotuksia veneilyn turvallisuutta parantaviksi toimiksi. Työryhmä esittää sekä muutoksia lainsäädäntöön että vapaaehtoisia keinoja veneily- ja vesiturvallisuuden lisäämiseksi.</p> <p>Työryhmä ei pidä tarpeellisenä, että kaikilla veneilijöillä tulisi olla pakollinen turvallisuuskortti. Sen sijaan työryhmä katsoo, että veneilyn turvallisuutta voidaan alla ehdotetuilla toimilla parantaa huomattavasti. Työryhmä oli esityksissään yksimielinen.</p> <p>Veneilijän turvallisuuskorttia on käsitelty myös veneilyasiain neuvottelukunnassa, joka kiinnitti huomiota samoihin veneilyn turvallisuutta edistäviin seikkoihin kuin työryhmä.</p> <p>Työryhmän ehdotukset</p> <p>Vesiliikennelain mukaan vesikulkuneuvon kuljettajalla on oltava olosuhteisiin nähden tarvittava kyky ja taito kuljettaa venettä. Merenkululaitos voi tarvittaessa asettaa tarkempia vaatimuksia esimerkiksi jonkin tietyn alustyyppin kuljettajille. Työryhmä ehdottaa, että Merenkululaitoksen harkintavaltaa tulisi tarkentaa. Vesiliikennelainsäädäntöä tulisi lisäksi uudistaa siten, että tarvittava kyky ja taito tulee määrittää yksityiskohtaisemmin, jotta valvontaviranomaiset pystyvät soveltamaan lakia valvontatyössä.</p> <p>Työryhmä esittää, että pelastusliivien käytöstä tehdään laaja selvitys, jossa tulisi ottaa kantaa myös pelastusliivien käytön laajentamisesta soutuveneisiin ja jolliin. Samoin promillerajan alentamisesta 0,5:een promilleen ja vesiliikennejuopumusta koskevan määräyksen soveltamisesta myös soutuveneisiin, jolliin tai niihin rinnastettaviin vesikulkuneuvoihin tulisi selvittää.</p> <p>Työryhmä katsoo, että miehitysasituksen ja vuokraveneasetuksen valvontasäännökseen tulisi toimivalta myös poliisille ja rajavartiolaitokselle pätevyysvaatimusten valvontaan. Tämä olisi uusi tehtävä poliisille ja rajavartiolaitokselle ja edellyttäisi näille lisäresursseja.</p> <p>Lisäksi työryhmä esittää, että käyttöön otetaan neliportainen järjestelmä, jossa kuljettajalta vaadittava pätevyystaso määritellään veneen koon, nopeuden ja konetehon perusteella.</p> <p>Työryhmä esittää myös lukuisia vapaaehtoisia toimenpiteitä, kuten vapaaehtoista kansallista huviveneen kuljettajan kirjaa, jonka hankkimisen kannustimena voisivat olla esimerkiksi alennukset vakuutusmaksuihin ja venesatamamaksuihin. Lisäksi työryhmä katsoo, että veneilyn turvallisuuskoulutukseen tulisi saada lisärahoitusta. Peruskoulussa tulisi järjestää vesillä liikkumiseen liittyvää koulutusta.</p> <p>Työryhmä ehdottaa myös veneilijän perustaitoja ja veneilyturvallisuutta kehittävä testijärjestelmän kehittämistä esimerkiksi Internetiin Merenkululaitoksen veneily.fi -sivustolle.</p>	

Avainsanat (asiasanat) Turvallisuuskortti, promilleraja, pelastusliivit, pätevyys, pätevyysvaatimus, valistus, venekortti, vesiturvallisuus, veneilykoulutus, hukkuminen, meripelastus, veneilyonnettomuus			
Muut tiedot			
Sarjan nimi ja numero Merenkulkulaitoksen julkaisuja 6/2005		ISSN 1456-7814	ISBN 951-49-2102-X
Kokonaissivumäärä 39	Kieli suomi	Hinta	Luottamuksellisuus julkinen
Jakaja Merenkulkulaitos		Kustantaja Merenkulkulaitos	

SISÄLTÖ

Kuvailulehti	2
Johdanto	5
Voimassa oleva lainsäädäntö	7
Vesiliikennelaki	7
Vesiliikenneasetus	9
Asetus vuokraveneiden turvallisuudesta	10
Asetus aluksen miehityksestä, laivaväen pätevyydestä ja vahdinpidosta	11
Rikoslaki	13
Veneilijän turvallisuuskorttiin liittyvät jo tehtyt ja mahdollisesti vireillä olevat muut selvitystyöt ja tilastot	14
Arjen turvaa - sisäisen turvallisuuden ohjelma	14
Tilastotietoja hukkuneiden määristä	15
Kuolemaan johtaneet veneilyonnettomuudet vuosina 2000-2002.	
Sisäasianministeriön julkaisu 11/2004	18
Veneilyliivien käyttötutkimus vesi r-tutkimus	21
Rajavartiolaitoksen meripelastustilastot 2004	23
Tilastotietoja Suomen Meripelastusseuran pelastustilastoista	25
Valvonnan käytännön tilanne tällä hetkellä	26
Poliisin suorittaman vesiliikenteen valvonnan käytännön tilanne	26
Rajavartiolaitoksen suorittaman vesiliikenteen valvonnan käytännön tilanne	27
Merenkulkulaitoksen suorittaman vesiliikenteen valvonnan käytännön tilanne	27
Muualla Euroopassa käytössä olevat turvallisuuskortit- ja muut vastaavat järjestelyt vesiliikenteen turvallisuuden parantamiseksi	28
Vapaaehtoisuuteen perustuvat järjestelyt, jotka lisäävät veneilyn turvallisuutta	29
Veneilyasiain neuvottelukunnan kannanotto	30
Työryhmän esitykset	31
Lainsäädäntöön liittyvät toimenpiteet	31
Vapaaehtoisuuteen liittyvät toimenpiteet	32
LIITE 1	33
LIITE 2	35
LIITE 3	38
LIITE 4	39

JOHDANTO

Sisäisen turvallisuuden ohjelman eräänä osana oli onnettomuuksien määrän vähentäminen ja ennalta ehkäiseminen. Ohjelmassa on ehdotettu veneilijän turvallisuuskortin tarpeen selvittämistä. Liikenne- ja viestintäministeriö antoi Merenkululaitokselle tehtäväksi selvittää veneilijän turvallisuuskortin tarpeellisuus.

Kesän 2004 aikana käytiin julkisuudessa keskustelua veneilijän turvallisuuskortin tarpeellisuudesta. Argumentointia esitettiin puolesta ja vastaan. Pääargumentit, joilla on perusteltu veneilijän turvallisuuskorttia ovat seuraavat: juopuneiden määrä vesiliikenteessä ja suuret hukkuneiden lukumäärät. Muita seikkoja ovat seuraavat: veneilijöiden yleinen välinpitämättömyys, tietämättömyys veneilyyn liittyvästä lainsäädännöstä ja merimiestaitojen puute. Lisäksi veneilijän turvallisuuskorttia puollettiin vetoamalla käytetyn kaluston huollon puutteeseen ja veneilyssä käytettäviin suuriin nopeuksiin.

Veneilijän turvallisuuskortin vastustajat sen sijaan perustelivat kantaansa muun muassa seuraavilla seikoilla: tutkintovaatimusten määrittely on vaikeaa ja järjestyneet veneilijät osaavat veneillä. Lisäksi veneilijän turvallisuuskortin tarpeellisuutta vastustettiin esittämällä seuraavat kysymykset: kuinka määritellään tutkintovaatimukset, kuka viranomainen myöntäisi veneilijän turvallisuuskortin, kuinka veneilijän turvallisuuskorttia voitaisiin valvoa kattavasti ja minkälaisen veneiden kuljettajilta vaadittaisiin veneilijän turvallisuuskortti.

Liikenne- ja viestintäministeriö lähetti Merenkululaitokselle 7.10.2004 toimenpidepyynnön, jossa pyydettiin Merenkululaitosta selvittää tarpeet ottaa käyttöön veneilijän turvallisuuskortti yksityisen veneliikenteen turvallisuustason parantamiseksi. Merenkululaitoksen tulee laatia selvitystyön pohjaksi taustamuistio eri viranomaisten kanssa yhteistyössä. Muistioissa tulee käsitellä ainakin seuraavat asiat:

- voimassa oleva asiaa koskeva lainsäädäntö ja mahdollisuudet sen tehokkaaseen hyödyntämiseen muun muassa rangaistussäännösten osalta,
- asiaan liittyvät jo tehdyt ja mahdollisesti vireillä olevat muut selvitystyöt ja tilastot,
- valvonnan käytännön tilanne tällä hetkellä ja
- muualla Euroopassa käytössä olevat turvallisuuskortti- ja muut vastaavat järjestelyt vesiliikenteen turvallisuuden parantamiseksi.

Muistiota tulee käsitellä veneilyasiain neuvottelukunnassa, jossa veneilyn eri intressitahot ovat edustettuina. Tämän jälkeen laaditaan lopullinen selvitys, jossa tulee olla johtopäätökset turvallisuuskortin tarpeesta sekä ehdotuksia muiksi mahdollisiksi veneilyn turvallisuutta parantaviksi toimenpiteiksi.

Työryhmä on laajentanut toimeksiantoaan ja pohtinut myös vuokraveneisiin ja suuriin huvialuksiin liittyviä ongelmia siltä osin kuin kyse on vuokraveneasetuksen ja miehitysasetuksen valvonnasta.

Edellä mainitun toimeksiannon takia Merenkululaitos nimesi 11.11.2004 työryhmän, jonka puheenjohtajaksi nimitettiin toimistopäällikkö Reijo Gustafsson Merenkululaitoksesta. Jäseniksi nimitettiin ylikonstaapeli Jaakko Lyytikäinen liikkuvasta poliisista, komentaja Markku Halonen rajavartiolaitoksesta, veneilytarkastaja Kimmo Patrakka Merenkululaitoksesta, veneilyasiamies Jukka Kotisalo Merenkululaitoksesta ja toimistopäällikkö Esa Saari Merenkululaitoksesta. Työryhmän sihteeriksi nimitettiin lakimies Maarit Mikkonen Merenkululaitoksesta. Veneilyasiamies Jukka Kotisalo on toiminut sihteerinä 10.3.2005 lähtien.

Työryhmän piti alun perin saada työnsä valmiiksi 31.12.2004 mennessä. Liikenne- ja viestintäministeriö myönsi työryhmälle jatkoaikaa 31.3.2005 saakka.

Työryhmä on kokoontunut seitsemän kertaa ja on saanut valmiiksi muistion, joka luovutetaan Merenkululaitokselle.

Helsingissä 31. päivänä maaliskuuta 2005.

Reijo Gustafsson

Jaakko Lyytikäinen

Markku Halonen

Kimmo Patrakka

Jukka Kotisalo

Esa Saari

Maarit Mikkonen

VOIMASSA OLEVA LAINSÄÄDÄNTÖ

Vesiliikennelaki

Vesiliikennelain (463/1996) 6 §:n 1 ja 2 momentissa säädetään seuraavaa:

"Vesikulkuneuvon kuljettajana ei saa toimia henkilö, jolla ei ole olosuhteisiin nähden tarvittavaa ikää, kykyä ja taitoa."

"Rekisteröitävää moottorikäyttöistä vesikulkuneuvoa saa kuljettaa vain henkilö, joka on täyttänyt 15 vuotta."

Edellä oleva säännös on perussäännös liittyen vesikulkuneuvon kuljettajaa koskeviin yleisiin vaatimuksiin. Säännöksessä on ongelma sen suhteen, miten käytännössä osoitetaan kyky ja taito. Lisäksi kaikkia moottoriveneitä ei tarvitse rekisteröidä, kuten ei myöskään purjeveneitä eikä moottoripurjeveneitä.

Lisäksi vesiliikennelain 6 §:n 3 momentin mukaan

"Merenkulkulaitos voi, ottaen huomioon vesikulkuneuvon koon, lajin, käyttötarkoituksen ja liikkumisalueen, määrätä, että tietyn vesikulkuneuvotyypin tai yksittäisen kulkuneuvon kuljettajan on oltava täyttänyt 18 vuotta ja osoittanut merenkulkuhallituksen tarkemmin edellyttämät tiedot ja kyvyn kysymyksessä olevan vesikulkuneuvotyypin tai yksittäisen vesikulkuneuvon kuljettamiseen."

Tätä mahdollisuutta ei ole koskaan käytetty ja sen käyttöä tulisi jatkossa harkita. Jos jokin tietty venetyyppi havaitaan sellaiseksi, että erityisiä vaatimuksia halutaan vaatia, olisi tämä edellä oleva säännös käyttökelpoinen työkalu. Vesiliikennelain 6 §:n 3 momentin sanamuoto antaa Merenkulkulaitokselle varsin laajan harkintavallan. Näin laajan harkintavallan antaminen saattaa olla perustuslain näkökulmasta ongelmallinen. Jos säännös on nykyisellään perustuslain vastainen, tulee sitä tarkistaa siten, että se vastaa perustuslain vaatimuksia.

Vesiliikennelain 6 § koskee siis vesikulkuneuvoja. Vesikulkuneuvo on määritelty vesiliikennelain 3 §:ssä seuraavasti:

"Tässä laissa tarkoitetaan vesikulkuneuvolla veteen tukeutuvaa ja vesillä liikkumiseen tarkoitettua kulkuvälinettä ja laitetta."

Näin ollen vaikuttaa siltä, että vesiliikennelain 6 § on varsin kattava.

Vesiliikennelain 5 § liittyy tiivisti edellä mainittuun 6 §:ään. Vesiliikennelain 5 § kuuluu seuraavasti:

"Jokaisen vesillä vesikulkuneuvolla liikkuvan on noudatettava olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta ja toimittava siten, ettei hän ilman pakottavaa syytä vaikeuta tai häiritse muiden liikkumista vesillä eikä aiheuta vaaraa tai vahinkoa muille taikka vaaraa tai merkittävää tai tarpeetonta haittaa tai häiriötä luonnolle tai muulle ympäristölle, kalastukselle, yleiselle luonnon virkistyskäytölle tai muulle yleiselle tai yksityiselle edulle."

Vesikulkuneuvon kuljettajan on noudatettava vesiliikenteen liikennesääntöjä ja vesiliikennemerkeillä tai valo-opasteilla ilmaistuja määräyksiä, kieltoja ja rajoituksia."

Kiireellisessä virka-, sairaankuljetus- tai pelastustehtävässä oleva valvontaviranomainen taikka pelastuslaitoksen, meripelastusyksikön tai puolustusvoimien vesikulkuneuvon kuljettaja saa tehtävän sitä edellyttäessä tarpeellista varovaisuutta noudattaen poiketa sisäisillä kulkuvesillä edellä

tarkoitetuista liikennesäännöistä, määräyksistä, kielloista ja rajoituksista paitsi väistämisvelvollisuudesta. Jos olosuhteet sitä edellyttävät, tulee tällöin antaa erityisiä ääni- ja valomerkkejä."

Säännöksessä mainittuja vesiliikenteen liikennesääntöjä ovat muun muassa meriteiden säännöt (kansainväliset säännöt yhtyeentörmäämisen ehkäisemiseksi merellä 1972) ja sisävesisäännöt (asetus yhtyeentörmäämisen ehkäisemisestä sisäisillä kulkuvesillä 252/1978).

Kesällä 2004 sakkoja annettiin lähinnä varusteiden puuttumisesta ja ylinopeuksista. Väistämissääntöjen noudattamatta jättämiseen ei sakkomenettelyä ole pääsääntöisesti käytetty, koska väistämisvelvollisuuden noudattamatta jättämisen kiistaton osoittaminen on ongelmallista. Yhteentörmäystilanteessa tutkitaan myös väistämissääntöjen noudattamatta jättäminen. Vaikuttaa kuitenkin siltä, että sakko ei pure näihin tilanteisiin, vaan kyse on osin asenteista. Poliisi on sisäisessä koulutuksessaan kiinnittänyt huomiota vesiliikennelain 5 §:ään ja korostanut, että sen käyttöä voitaisiin laajentaa koskemaan myös sellaisia tilanteita, jolloin väistämissääntöjä ei noudateta.

Ero maantiepuelelle väistämissääntöjen osalta on siinä, että maantiepuelella voidaan olettaa, että kaikki, joilla on ajokortti tuntevat väistämissäännöt. Veneilyssä tilanne on erilainen. Osa veneilijöistä ei tunne sääntöjä ja ovat siten tietämättömiä ja huolimattomia.

Vesiliikennelain 23 §:ssä säädetään lain valvonnasta seuraavasti:

"Tämän lain noudattamisen yleinen valvonta kuuluu merenkululaitokselle. Ympäristöhaittojen ehkäisemisen ja torjumisen osalta lain noudattamisen yleinen valvonta kuuluu alueelliselle ympäristökeskukselle sen toimialueella. Vesikulkuneuvojen käyttämistä vesialueella valvovat merenkululaitos, poliisi, rajavartiolaitos ja tullilaitos."

Valvontaan liittyy tiivistä vesiliikennelain 24 §, jossa säädetään rangaistuksista seuraavaa:

"Joka tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo tätä lakia tai sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä, on tuomittava, jollei teosta muualla laissa ole säädetty ankarampaa rangaistusta, vesiliikennerikkomuksesta sakkoon."

Rangaistus liikenneturvallisuuden vaarantamisesta, törkeästä liikenneturvallisuuden vaarantamisesta, vesiliikennejuopumuksesta, kulkuneuvon luovuttamisesta juopuneelle ja kulkuneuvon kuljettamisesta oikeudetta säädetään rikoslain 23 luvun 1, 2, 5, 8 ja 10 §:ssä. Rangaistus sellaisesta tahallisesti tai törkeästä huolimattomuudesta tehdystä tämän lain 5 §:n rikkomisesta taikka 15 tai 16 §:n nojalla annettujen kieltojen tai rajoitusten rikkomisesta, joka on omiaan aiheuttamaan vaaraa ympäristölle, säädetään rikoslain 48 luvun 3 §:n 4 momentissa."

Näin ollen vesiliikennelain 5 tai 6 §:n rikkominen on rangaistavaa.

Johtopäätös:

Vesiliikennelain 6§:n 3 momenttia olisi muutettava siten, että siinä tarkennetaan Merenkululaitoksen harkintavaltaa, jotta voitaisiin tarkemmin selvittää millä tavalla Merenkululaitos voi asettaa erityisvaatimuksia ja vastaako lainsäädäntö uudistuneen perustuslain vaatimuksia.

Vesiliikennelainsäädäntöä tulisi uudistaa siten, että kuljettajalta vaadittava kyky ja taito määritellään yksityiskohtaisemmin, jotta valvontaviranomaiset pystyvät soveltamaan lakia käytännön valvontatyössä.

Vesiliikenneasetus

Vesiliikenneasetuksen (124/1997) 2§:n mukaan vesikulkuneuvon perusvarustus on:

"Liikkeellä olevassa moottorilla tai yli viiden metrin pituisessa purjeella varustetussa vesikulkuneuvossa on oltava seuraavat käyttökuntoiset varusteet:

1) merenkulkuhallituksen päätöksen mukaisesti hyväksytty pelastusliivi, kelluntapukine tai pelastuspuku kullekin vesikulkuneuvossa olijalle; pelastusliivin, kelluntapukineen ja pelastuspuvun tulee kokoluokaltaan ja kantavuudeltaan vastata henkilön kokoa ja painoa.

2) tyhjennyspumppu tai muu väline veden poistamiseen;

3) aivot tai mela taikka ankkuri köysineen; sekä

4) hyväksytty käsisammutin, joka kuuluu AB- tai ABE-luokkaan ja jossa sammutusainetta on vähintään kaksi kiloa, kuitenkin vain, jos vesikulkuneuvossa on liekillä toimiva polttolaite, sisäkone tai yli 25 kilowatin perämoottori.

Merenkulkuhallitus voi, ottaen huomioon vesikulkuneuvon koon, lajin, käyttötarkoituksen ja liikkumisalueen, määrätä lisävarusteita tai yksittäistapauksessa myöntää poikkeuksia 1 momentin vaatimuksista.

Kulkuvaloista, sammuttimista ja nestekaasulaitteista säädetään erikseen."

Johtopäätös:

Pelastusliivien käyttämättömyys on ongelma. Pelastusliivit ovat pakollinen varuste moottorilla tai yli viiden metrin pituisessa purjeella varustetussa vesikulkuneuvossa. Näin ollen liivit ovat yleensä mukana aluksessa, mutta niitä ei aina pidetä päällä. Työryhmän näkemyksen mukaan ainakin avoveneissä tulisi käyttää kulussa oltaessa pelastusliivejä, eikä vain nykyisen lainsäädännön mukaan veneessä mukana pidettävänä varusteena.

Tilastollisesti on osoitettavissa, että kuolemaan johtaneita veneilyonnettomuuksia tapahtuu huomattavasti enemmän sellaisille henkilöille, joilla ei ole pelastusliivejä yllään. Työryhmä esittää, että käynnistetään laajempi selvitys ja keskustelu pelastusliivien käytöstä, jonka yhteydessä tulisi ottaa kantaa myös pelastusliivien käytön laajentamisesta soutuveneisiin ja jolliin.

Asetus vuokraveneiden turvallisuudesta

Vuokraveneiden turvallisuudesta annetun asetuksen (438/1983) 9, 10 ja 11 § asettavat vuokraveneen kuljettajalle pätevyysvaatimukset. Säännökset kuuluvat seuraavasti:

9 §

Luokkaan I ja II kuuluvaa vuokravenettä ei saa luovuttaa henkilölle, joka ei ole täyttänyt 15 vuotta, eikä myöskään henkilölle, jolla ei ole veneen käyttöön tarvittavaa kykyä ja taitoa.

Luokkaan III kuuluvaa vuokravenettä ei saa luovuttaa henkilölle, jolla ei ole sen käyttöön tarvittavaa kykyä ja taitoa, jos siitä on ilmeistä vaaraa hänelle itselleen tai toiselle henkilölle.

10 §

Miehitettynä vuokratun vuokraveneen kuljettajan tulee olla vähintään 18 vuoden ikäinen ja hänellä tulee olla merenkululaitoksen antama todistus siitä, että hän tuntee vesiliikennelain (463/1996) ja -asetuksen (124/1997) säännökset, meriteiden säännöt sekä yhteen törmäämisen ehkäisemisestä sisäisillä kulkuvesillä (Sisävesisäännöt 1978) annetun asetuksen (252/1978) säännökset, merimerkit, merikartan, kompassin, suuntimisen, suuntien asettamisen ja laivapäiväkirjan pitämisen sekä tarpeellisin osin merilain (674/1994) ja muut aluksen päällikköä koskevat säännökset. Lisäksi hänellä tulee olla todistus hyväksytystä ensiapukurssista ja hänen tulee osoittaa omaavansa riittävän kokemuksen vuokraveneen kuljettamiseen.

Jos vuokraveneen moottorin teho on yli 350 kW, tulee vuokraveneen kuljettajalla olla katsastajan antama todistus siitä, että hänellä on riittävät tiedot polttomoottoreiden rakenteesta, hoidosta ja käytöstä samoin kuin tärkeimmistä niistä koskevista säännöksistä.

11 §

Yli 12 metrin pituista vuokravenettä ei saa vuokrata miehittämättömänä, ellei veneen käyttäjä osoita, että hän täyttää 10 §:ssä säädetyt vaatimukset."

Vuokraveneiden turvallisuudesta annetun asetuksen 10 §:ssä mainittua todistusta kutsutaan käytännössä vuokraveneen kuljettajankirjaksi. Se siis vaaditaan yli 12 metrisen vuokraveneen kuljettajalta.

Johtopäätös:

Vuokraveneiden miehitysmääräyksiä ja kuljettajan pätevyyttä valvoo edellä mainitun asetuksen perusteella tällä hetkellä Merenkululaitos. Merenkululaitoksella ei kuitenkaan ole käytännössä voimavaroja eikä kalustoa asetuksen valvontaan vesillä. Tehtävää voisivat hoitaa myös rajavartiolaitos ja poliisi muun vesiliikenteen valvonnan yhteydessä. Tämä vaatii kuitenkin muutoksen lainsäädäntöön ja lisäresurssien osoittamista näille valvontaviranomaisille.

Lainsäädäntöä tulisi uudistaa siten, että kuljettajalta vaadittava kyky ja taito tulee määrittää yksityiskohtaisemmin, jotta valvontaviranomaiset pystyvät soveltamaan lakia käytännön valvontatyössä.

Asetus aluksen miehityksestä, laivaväen pätevyydestä ja vahdinpidosta

Aluksen miehityksestä, laivaväen pätevyydestä ja vahdinpidosta annettua asetusta (1256/1997) sovelletaan huviveneisiin, joiden pituus on yli 24 metriä tai joiden koneteho on yli 500 kW (680 hv). Tästä syystä näille huviveneille tulee hakea miehitysasetuksen säännösten mukaisesti miehitystodistus, jossa vahvistetaan lopullisesti vaadittava miehityksen määrä ja laivaväen pätevyydet.

Asetuksen 24 §:ssä säädetään, että yli 24 metrisen huviveneen päälliköllä tulee kotimaanliikenteessä pääsääntöisesti olla vähintään kotimaanliikenteen laivurinkirja ja kansainvälisessä liikenteessä vähintään vahtiperämiehenkirja sekä 12 kuukautta meripalvelua kansipäällystössä.

Asetuksen 31 §:ssä säädetään, että huviveneen, jonka koneteho on yli 500 kW (680 hv) mutta alle 750 kW (1020 hv), konepäälliköllä tulee olla koneenhoitajankirja. Huviveneessä, jonka koneteho on vähintään 750 kW (1020 hv) mutta alle 1500 kW (2040 hv), konepäälliköllä tulee olla vahtikonemestarinkirja sekä Itämerellä lisäksi 12 kuukautta meripalvelua konepäällystössä. Asetuksen 24 ja 31 § ovat tämän asiakirjan liitteenä 1.

Johtopäätökset:

Miehitysasetausta ei tällä hetkellä valvota huviveneiden osalta, koska säädöksen valvonnan vastuuviranomaisena olevalla Merenkululaitoksella ei ole käytännössä voimavaroja eikä sopivaa kalustoa huvialusten miehitysmääräysten valvontaan.

Miehitysmääräys on lisäksi rakennettu liian vaativaksi ja vaadittavan pätevyyden saaminen liian raskaaksi huvialuksen päällikölle ja konepäällikölle. Suuret huvialukset ylittävät asetuksessa määritellyt rajat nykyisin hyvin usein ja edes veneiden myyjät eivät tunne asetuksen vaatimuksia. On käytännössä epärealistista vaatia huvialukseksi rekisteröitävälle alukselle ammattimerenkulun pätevyyksiä, vaikka alus olisikin suurikokoinen ja moottori tehokas.

Työryhmä esittää, että:

- Miehitysasetuksessa olevia huviveneitä koskevia määräyksiä tulisi muuttaa. Lainsäädäntöön tulisi luoda korvaava ja käytännössä helpommin toteutettava ratkaisu suurehkojen ja nopeiden huviveneiden osalta.
- Huviveneessä, jonka pituus on yli 24 metriä, kuljettajalta vaadittaisiin vähintään *kansainvälinen huviveneen kuljettajan pätevyyskirja* (liite 2). Tämän kokoisille huviveneille tulisi hakea *miehitystodistus* Merenkululaitokselta, joka määrittäisi mahdollisen laivaväen pätevyyden ja lukumäärän harkintansa mukaan.
- Huviveneessä, jonka pituus on enintään 24 metriä ja jonka koneteho on yli 200 kW (272 hv), kuljettajalla tulee olla vähintään *kansainvälinen huviveneenkuljettajan pätevyyskirja* (liite 2).

Sellaisen uppoumarunkoisen veneen käsittely, jonka koneteho on yli 200 kW, on vaativaa erilaisissa sää- ja liikenneolosuhteissa. Tällainen vene voi suuren massansa vuoksi aiheuttaa vaaraa muille vesilläliikkuville, luonnolle ja muulle ympäristölle. Sellaisen liukuvarunkoisen veneen käsittely, jonka koneteho on yli 200 kW, vaatii erityistä osaamista suuren nopeuden takia. Venerekisterissä olevasta 189 336 huviveneestä säännöksen soveltamisalaan tulisi 2 094 huvivenettä. Luku 189 336 pitää sisällään sellaiset venerekisterissä olevat huviveneet, jotka ovat ilmoittaneet konetehon.

- Yli 30 solmua kulkevien vesikulkuneuvojen kuljettajilla tulisi olla *kansallinen huviveneen kuljettajan pätevyys* ("venekortti") (liite 4). Tällaista pätevyyttä ei toistaiseksi ole olemassa, mutta sen luominen olisi perusteltua. Tutkinto sisältäisi vain välttämättömät merenkulkuun liittyvät turvallisuussäännökset ja niiden osaamisen. Tutkinto olisi osa kansainvälisen huviveneen kuljettajan tutkintoa. Pätevyysvaatimuksen tulisi olla pakollinen, yli 30 solmua kulkevien vesikulkuneuvojen kuljettajille, mutta rikkomuksesta ei aiheutuisi rangaistusta ainakaan alkuvaiheessa. Säännöstä sovellettaisiin siis toistaiseksi kuten polkupyörän kypäräpakkoa.

Nopeiden veneiden kuljettajan tulee kapeilla ja mutkaisilla kulkuvesillä reagoida nopeasti erilaisiin tilanteisiin, jolloin kuljettajalla tulee olla perustietämys merenkulun säännöistä ja navigoinnista. Työryhmän näkemyksen mukaan tähän vaatimukseen liittyy sekä valvontaongelma että veneilijän käytännön ongelma. Valvovan viranomaisen ja veneilijän on erittäin vaikea tietää saavutetaanko veneellä (veneeseen ja moottorin yhdistelmällä) yli 30 solmun nopeus. Veneen nopeus selviää ainoastaan koeajon yhteydessä.

Säädökset tulisi laatia siten, että edellä esitettyjä huviveneen kuljettajan pätevyysvaatimuksia valvoisivat poliisi, rajavartiolaitos ja Merenkululaitos.

Esimerkki suuren huvialuksen kuljettajan pätevyysvaatimuksista:

Aluksen pituus: 15,0 metriä
Konetehto: 800 kW (1088 hv)

Miehitys- ja pätevyysvaatimukset asetuksen (1256/1997) mukaan:

Kotimaanliikenne

<i>Tehtävä</i>	<i>nykyiset vaatimukset</i>	<i>ehdotetut vaatimukset</i>
Päällikkö	kotimaanliikenteen laivurinkirja	kansainvälinen huviveneen kuljettajan kirja
Konepäällikkö	vahtikonemestarin kirja	ei vaatimuksia
Kansimies	kansimiehen kirja	ei vaatimuksia

Kansainvälinen liikenne

<i>Tehtävä</i>	<i>nykyiset vaatimukset</i>	<i>ehdotetut vaatimukset</i>
Päällikkö	vahtiperämiehen kirja	kansainvälinen huviveneen kuljettajan kirja
Konepäällikkö	vahtikonemestarin kirja	ei vaatimuksia
Kansimies	vahtimiehen kirja/kansimiehen kirja	ei vaatimuksia

Kotimaanliikenteessä pätevyysvapauden myöntäminen päällikölle ja konepäällikölle on mahdollista. Kansainvälisessä liikenteessä pätevyysvapauden myöntäminen päällikölle ja konepäällikölle ei ole mahdollista.

Vahtiperämiehen- tai vahtikonemestarin kirjan saaminen edellyttää vähintään kolmen vuoden koulutuksen ja vuoden työkokemuksen ammattimerenkulun parissa. Kotimaanliikenteen laivurinkirjan tai koneenhoitajankirjan saaminen edellyttää 4 kuukauden koulutusta sekä 16 kuukauden työkokemusta ammattimerenkulun parissa. Vuokraveneen kuljettajankirja on suoritettavissa huomattavasti helpommin kuin edellä mainitut pätevyyskirjat. Tilanne on johtanut siihen, että suuria veneitä on rekisteröity vuokraveneiksi, jolloin kuljettajan pätevyysvaatimukset ovat huomattavasti helpommat. Kansainvälisen huviveneen kuljettajan pätevyyskirjan vaatimuksista on kerrottu liitteessä 2.

Rikoslaki

Rikoslain (39/1889) 23 luvun 5 §:ssä säädetään vesiliikennejuopumuksesta seuraavaa:

"Joka ohjailee alusta tai toimii aluksessa sen kulun turvallisuuteen olennaisesti vaikuttavassa tehtävässä

1) nautittuaan alkoholia niin, että hänen verensä alkoholipitoisuus tehtävän aikana tai sen jälkeen on vähintään 1,0 promillea tai että hänellä tällöin on vähintään 0,44 milligrammaa alkoholia litrassa uloshengitysilmaa tai että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut, tai

2) käytettyään muuta huumaavaa ainetta kuin alkoholia tai tällaista ainetta ja alkoholia niin, että hänen kykynsä tehtävän vaatimiin suorituksiin on huonontunut,

ja olosuhteet ovat sellaiset, että teko on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, on tuomittava vesiliikennejuopumuksesta sakkoon tai vankeuteen enintään kahdeksi vuodeksi.

Vesiliikennejuopumuksesta ei kuitenkaan tuomita silloin, kun ohjailtavana on ollut soutuvene, purjeajone tai niihin rinnastettava vesikulkuneuvo tai kun 1 momentissa tarkoitettu tehtävä on ollut tällaisessa aluksessa."

Huomattavalla määrällä kuolemaan johtaneissa vesiliikenneonnettomuuksissa on alkoholilla osuutta. Nämä onnettomuudet tapahtuvat pääsääntöisesti pienillä veneillä ja sellaisilla vesialueilla, joilla ei juurikaan ole säännöllistä valvontaa. Lisäksi voidaan todeta, että rikoslain vesiliikennejuopumussäännöstä ei sovelleta soutuveneisiin, jolliin tai niihin rinnastettaviin vesikulkuneuvoihin. Kansanterveyslaitoksen lausunnon (alkoholin vaikutus ihmisen suorituskykyyn: alkoholi ja vesiliikenne) mukaan: "Noin yhden promillen veren alkoholipitoisuus huonontaa merkittävästi näkökykyä, reaktioaikaa ja selviytymistä navigointitesteissä. Alkoholia on täten pidettävä vakavana riskitekijänä merenkulun navigointitehtävissä"

Johtopäätös:

Promillerajan alentaminen voisi vaikuttaa erityisesti niiden henkilöiden käyttäytymiseen, jotka veneilisivät 0,5 – 1 promillen humalatilassa. Työryhmä esittää, että käynnistetään laajempi selvitys ja keskustelu promillerajan alentamisesta yhdestä promillesta 0,5:een promilleen. Lisäksi työryhmä esittää, että selvitetään vesiliikennejuopumusta koskevan määräyksen soveltamista myös soutuveneisiin, jolliin tai niihin rinnastettaviin vesikulkuneuvoihin, koska suuri osa hukkumiskuolemista tapahtuu pienissä veneissä yli yhden promillen humalassa.

VENEILIJÄN TURVALLISUUSKORTTIIN LIITTYVÄT JO TEHDYT JA MAHDOLLISESTI VIREILLÄ OLEVAT MUUT SELVITYSTYÖT JA TILASTOT

Arjen turvaa - sisäisen turvallisuuden ohjelma

Valtioneuvosto teki periaatepäätöksen sisäisen turvallisuuden ohjelmasta 23.9.2004. Periaatepäätös on julkaistu sisäasiainministeriön julkaisut sarjassa numerolla 44/2004.

Periaatepäätöksessä käsitellään vesiturvallisuutta sivuilla 62-63 seuraavasti:

"Vesiturvallisuus

Vuonna 2003 Suomessa hukkui 176 henkilöä. Hukkumiskuolemista 65 oli vesiliikenne-onnettomuuksia. Hukkumisonnettomuuksista tapahtuu merellä noin 20 %. Hukkuneista lähes yhdeksän kymmenestä on miehiä. Suurin ryhmä ovat keski-ikäiset, useimmiten humalaiset miehet, jotka ovat liikkeellä lammella tai järvellä pienellä soutuveneellä. Ongelmia ovat yleinen huolimattomuus, puutteellisen kaluston käyttö sekä riskikäyttäytyminen. On arvioitu, että yhdeksän kymmenestä hukkuneesta olisi todennäköisesti selvinnyt käyttämällä pelastusliivejä. Rajavartiolaitos suorittaa noin 1 300 pelastustehtävää Suomenlahden merialueella vuosittain. Onnettomuusalue on pääsääntöisesti huvivene. Arvion mukaan jopa 30-40 % onnettomuuksista on ainakin osittain huolimattomuudesta aiheutuvia.

Rajavartiolaitoksen suorittaman valvonnan avulla estetään vuosittain useita (5-20) kaupallisen liikenteen onnettomuuksia. Tulevaisuudessa meri- ja ympäristöonnettomuuksien vaara Itämeren alueella kasvaa lisääntyvien liikennemäärien myötä. Suomenlahden öljykuljetukset ovat lähes kaksinkertaistuneet yhdeksänkymmentäluvun jälkipuoliskolla. Samanaikaisesti lisääntyy Suomen ja Viron välinen pika-alusliikenne."

Lisäksi otsikon 5.5.4 Toimenpiteet ja vastuutahot alla on mainittu sivulla 68 seuraavaa

"10. Selvitetään tarpeet ottaa käyttöön veneilijän turvallisuuskortti yksityisen veneliikenteen turvallisuustason parantamiseksi.

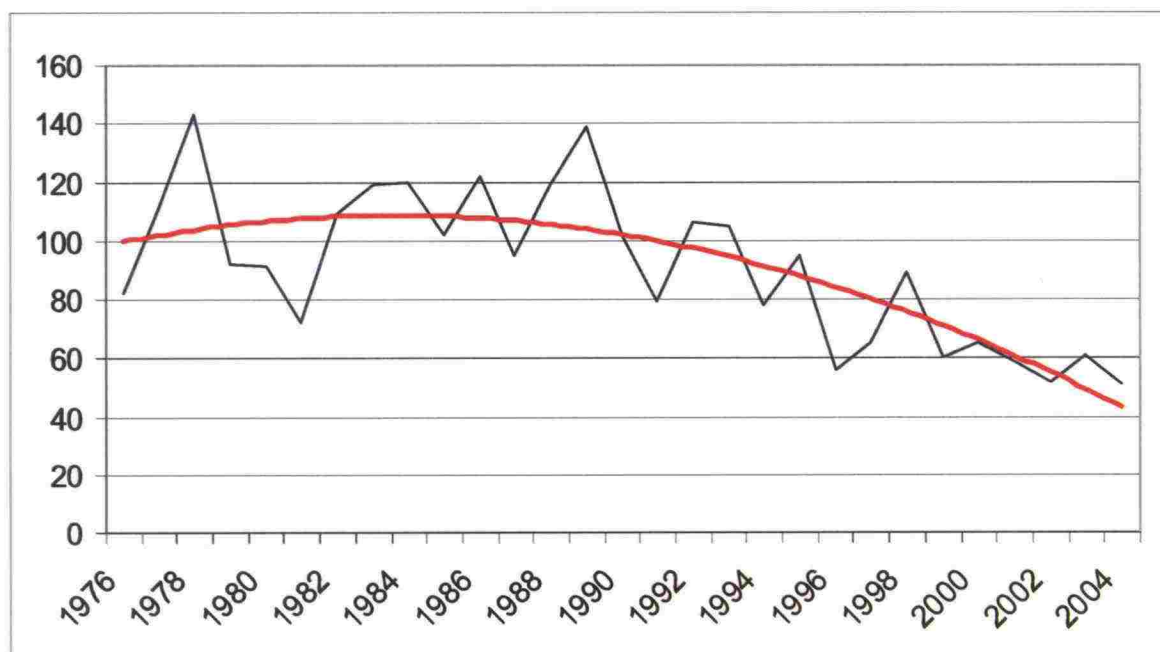
Viranomaisilla on vain rajalliset mahdollisuudet varmistua veneen kuljettajan merenkulkuun liittyvistä kyvystä ja tietotaidosta. Selvitetään, parantaako huviveneen kuljettajalta vaadittava todistus riittävästä kyvyistä ja tiedoista merellä liikkumiseen yksityisen veneliikenteen turvallisuutta. Vastuutahot: liikenne- ja viestintäministeriö."

Tilastotietoja hukkuneiden määristä

Suomen Uimaopetus- ja Hengenpelastusliitto ry ylläpitää tilastotietoja hukkuneista. Alla olevat tilastotiedot on otettu Suomen Uimaopetus- ja Hengenpelastusliitto ry:n web-sivustolta osoitteesta www.suh.fi.

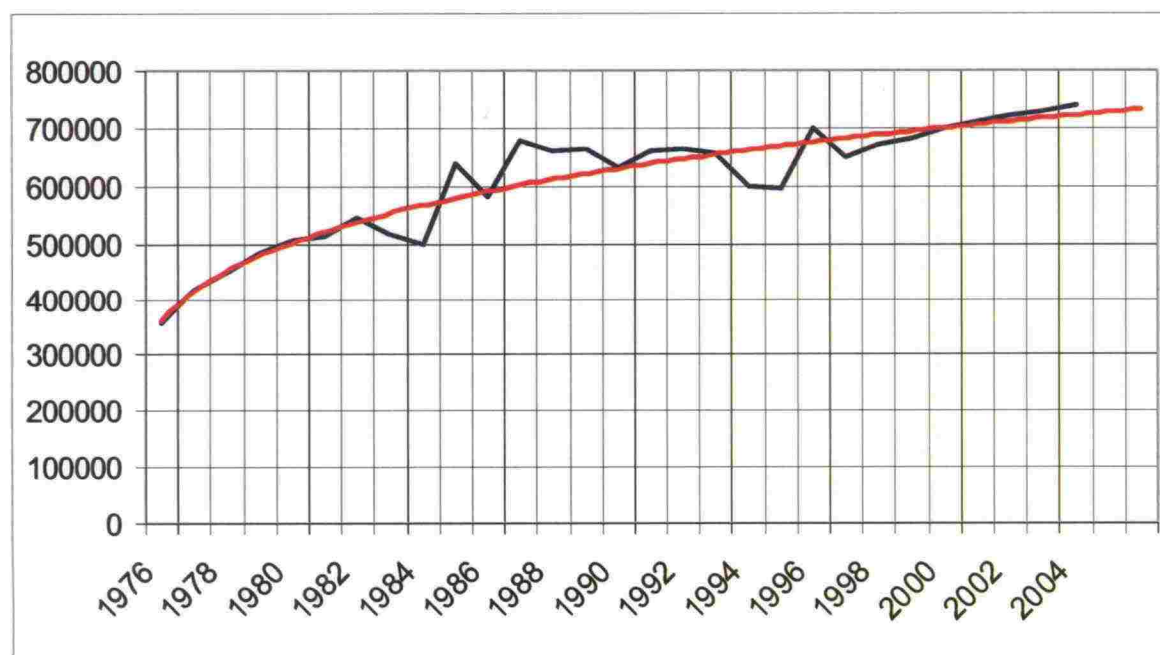


VUOSI HUKKUNEITA		VUOSI HUKKUNEITA	
2002	179	2003	176
2000	195	2001	167
1998*	191*	1999	181
1996	171	1997	193
1994	228	1995	195
1992	266	1993	219
1990	231	1991	277
1988	311	1989	305
1986	268	1987	224
1984	245	1985	216
1982	266	1983	258
1980	274	1981	233
1978	280	1979	281
1976	307	1977	307
1974	389	1975	419
1972	496	1973	446
1970	381	1971	459
1968	409	1969	431
1966	438	1967	451
1964	443	1965	382
1962	389	1963	403
1960	412	1961	431
1940	494	1950	494
1920	745	1930	986
1900	589	1910	654



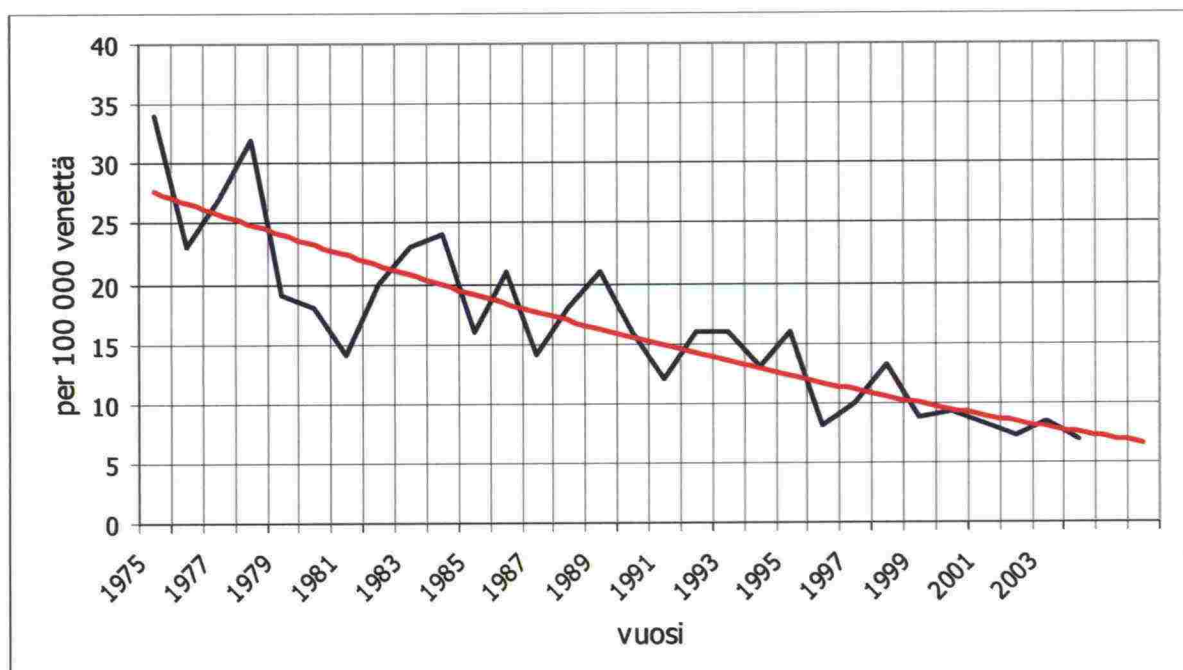
Taulukko: Veneilyonnettomuuksissa menehtyneet 1976-2004.

Pohjana on käytetty Poliisin ja Merenkululaitoksen onnettomuustilastointia sekä Suomen Uimaopetus- ja Hengenpelastusliiton tilastointia. Myös Liikenneministeriön tutkimuksen "Suomessa hukkuneet 1992-1998" ja Kansanterveyslaitoksen julkaisun "Kuolemaan johtaneet veneilyonnettomuudet Suomessa vuosina 1986-1988" tiedot on sisällytetty taulukkoon.



Taulukko: Veneiden määrä 1976-2004.

Taulukko on arviolaskelma, pohjautuen Tie- ja Vesihallituksen vuonna 1972 tehtyyn venesatamatutkimukseen ja sen ennusteisiin, sekä vuonna 2005 valmistuvan VTT:n tutkimuksen esitetoihin "Veneilyn määrä ja taloudelliset vaikutukset Suomessa". Myös Nordiska Båtrådetin tilastoja Pohjoismaista on käytetty hyväksi.



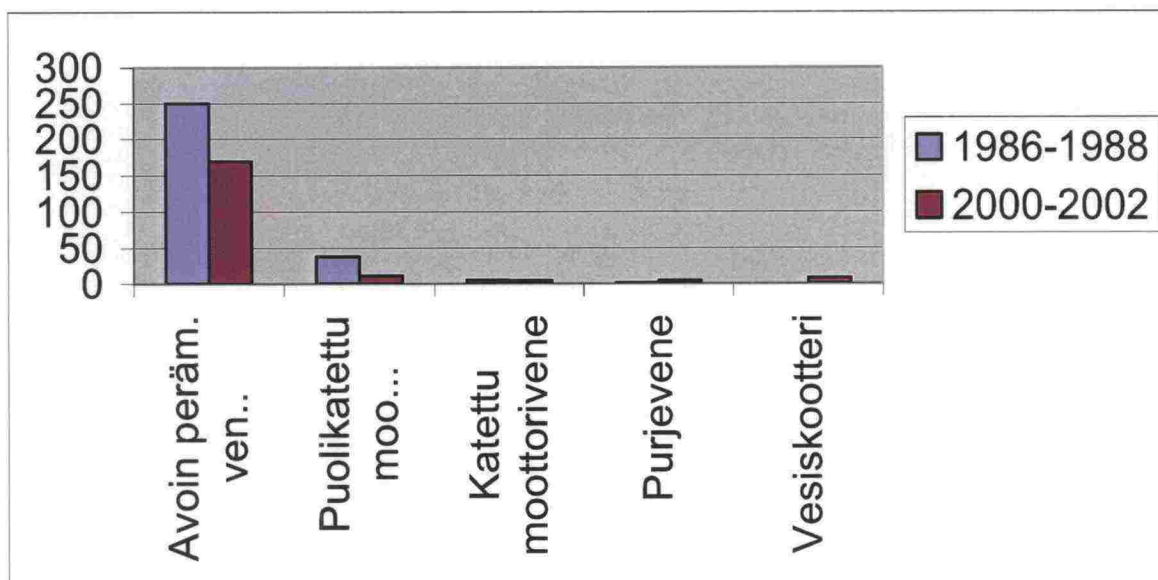
Taulukko: Veneonnettomuuksissa menehtyneet suhteutettuna veneiden määrään.
Taulukossa on yhdistettynä kaksi edeltävää taulukkoa.

Vaikka venekanta Suomessa on jatkuvasti lisääntynyt, kuolemaan johtaneet onnettomuudet ovat vähentyneet.

Kuolemaan johtaneet veneilyonnettomuudet vuosina 2000-2002. Sisäasiainministeriön julkaisu 11/2004

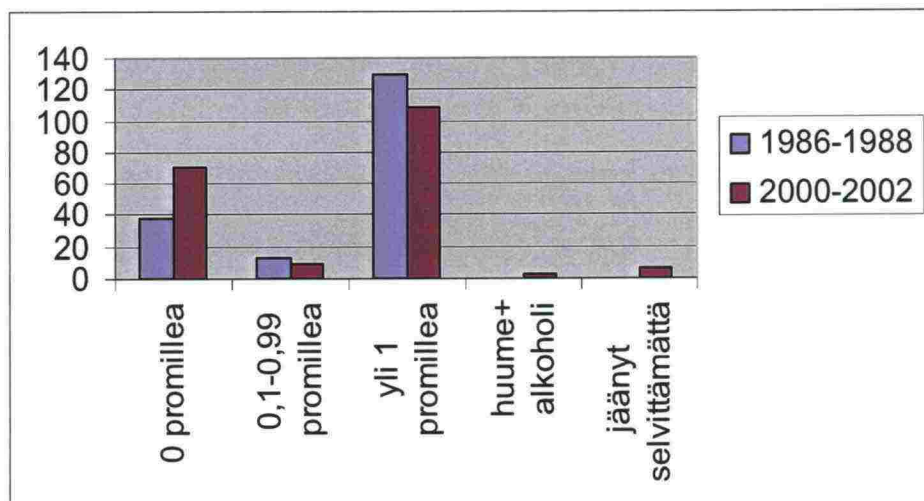
Tiedot ja taulukot sivuilla 15 – 17 on otettu otsikossa mainitusta julkaisusta.
Onnettomuuksien osalliset, julkaisun sivu 12:

Alustyyppi	1986-1988	2000-2002
Avoin perämoottorivene, soutuvene, jolla tms.	250	169
Puolikatettu moottorivene	38	11
Katettu matkavene	5	4
Purjevene	1	4
Vesiskootteri		8



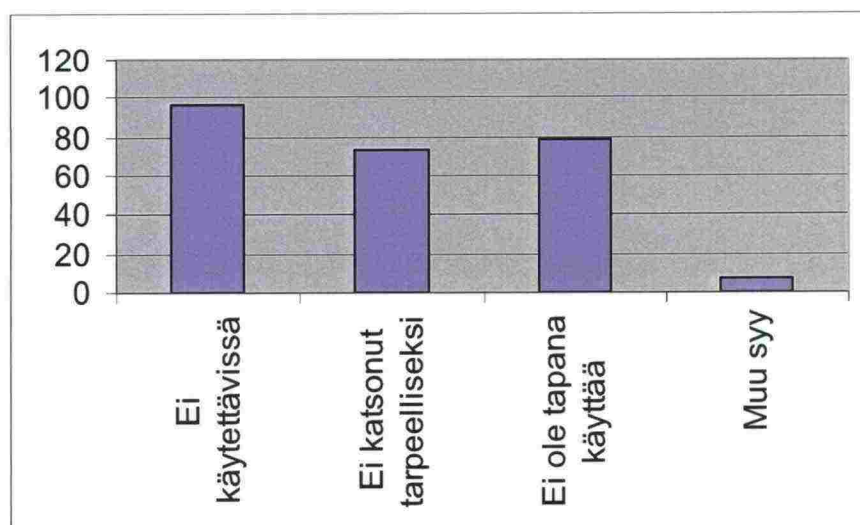
Taulukko: Veneilyonnettomuuksien osalliset venetyypeittäin.

Vertailu osoittaa, että juuri mikään ei ole muuttunut 15 vuodessa. Tapausten lukumäärä on vähentynyt, mutta edelleen suurin ryhmä ovat avoimet joko ilman moottoria olevat tai pienellä perämoottorilla varustetut soutuveneet. Uutena vesikulkuneuvotyyppinä ovat onnettomuustilastoihin tulleet mukaan vesiskootterit. Vesiskootterionnettomuudet ovat lukumäärältään suhteellisen harvinaisia, tutkimusajankohtana kaksi vesiskootteria onnettomuudessa vuosittain. Suuren nopeutensa vuoksi törmäystilanteessa syntyneet seuraukset ovat paitsi vakavia myös hyvin tuhoisia, mistä syystä ne on uutisoitu paljon näyttävämmiin kuin esimerkiksi verkkoa kokemassa olevan kalastajan putoaminen laidan yli.



Taulukko: Alkoholin ja päihteiden osuus veneilyonnettomuuksissa, julkaisun sivu 15.

Alkoholia nauttineiden osuus on vähentynyt verrattuna vuoden 1988 tutkimuksen tuloksiin. Onnettomuusveneiden kuljettajista yli puolet on ollut yli 1 promillen humalassa.



Taulukko: Pelastusliivien käyttö onnettomuusveneissä, julkaisun sivu 16.

1	90 kpl	Pieni avovene, soutuvene, kanootti, jolla	90 %
2	4 kpl	Tuulilasivene, puolikatettu (hard top) yms.	4 %
3	3 kpl	Kajuutallinen matkavene	3 %
4	2 kpl	Purjevene	2 %
5	1 kpl	Muu (kumivene)	1 %

Taulukko: Onnettomuusveneiden tyypit, julkaisun sivu 18

Tiedot on saatu 100 veneestä. 1 ryhmässä on mukana 1 kanootti ja 4 vesiskootteria.

Poliisin veneonnettomuuksien tutkijaryhmien ehdotuksia onnettomuuksien välttämiseksi:

"Tutkijaryhmät arvioivat kunkin tapauksen kohdalla, miten onnettomuus olisi estynyt.

Lähes jokainen hukkuminen olisi estynyt, mikäli henkilö olisi käyttänyt pelastusliivejä. Pelastusliivejä ei oltu käytetty mm. siksi, että veneessä ei ollut varusteena liivejä taikka ko. henkilön tapana ei ollut yleensä käyttää liivejä vaikka liivit olisivat olleet mukana.

Toinen lautakuntien yksimielinen arvio oli, että onnettomuus olisi estynyt, mikäli henkilöt olisivat olleet selvin päin, "järjissään" kuten eräs tutkija oli lausunut.

Yksittäisiä lausuntoja olivat mm. veneen kunnon seuraaminen ja polttoainemäärän tarkistaminen ennen matkalle lähtöä. Kahdessa tapauksessa onnettomuus olisi voinut estyä, mikäli mukana olisi ollut kaveri. Yhdessä tapauksessa arvioitiin, että rannalla olleet olisivat voineet estää juopuneen lähdön vesille.

Tutkijaryhmien raportit sisältävät myös ehdotuksia turvallisuuden parantamiseksi.

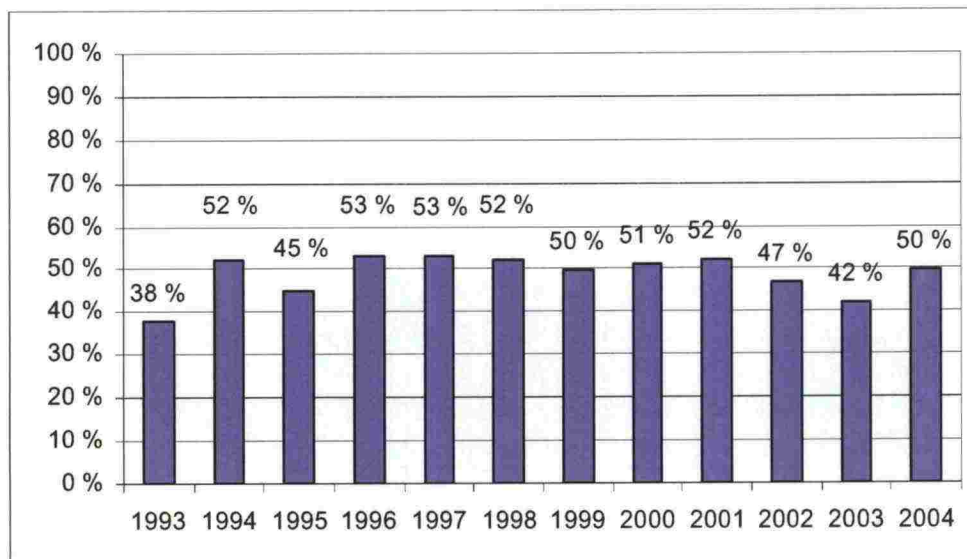
Tutkijaryhmät ehdottavat pelastusliivien käyttöpakkoa avoveneissä. Kelluntapukineiden on oltava väritykseltään kirkkaan keltaiset tai oranssit.

Tutkijaryhmät vaativat veneiden rakenteita muutettavaksi siten, että veneeseen pääsee takaisin myös ilman apua, mikäli putoaa laidan yli; tartuntakahvoja tai vastaavia. Myös turvaköyttä esitetään varusteeksi yksin liikuttaessa.

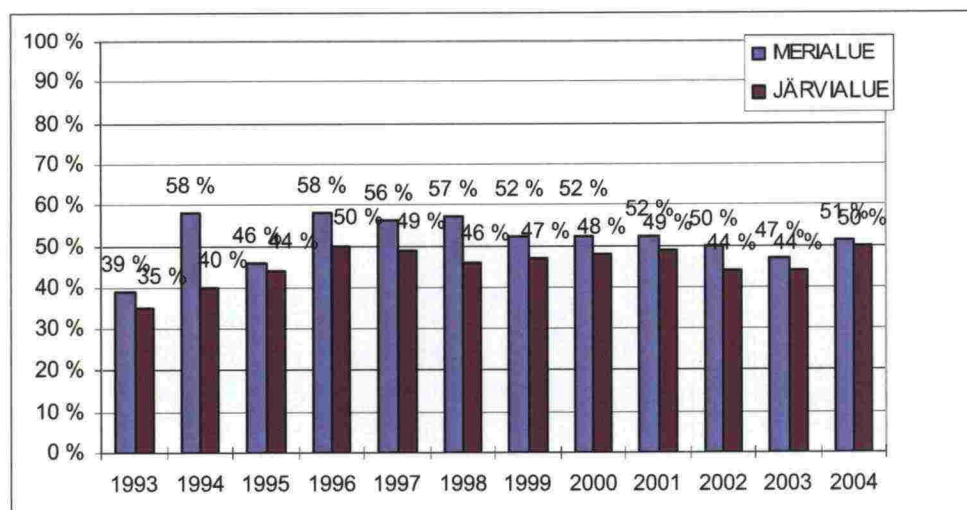
Valvonnan ja valistuksen lisäämistä esitetään. Valistus on suunnattava kohderyhmille. Lautakunnat toteavat kuitenkin, että valvonta ja valistus eivät välttämättä tehoa kaikkiin "tapaihmiisiin". Valvontaa on myös vaikeaa kohdentaa kaikille pikkujärville ja merenlahdille.

Tutkijaryhmät ovat ehdottaneet veneilyajokorttia tietyn tyyppisten vesikulkuneuvojen kuljettajille. Näitä ovat vesiskootterien kuljettaja ja veneen kuljettajat, jos matkustajia on viisi tai enemmän. Viimeksi mainituissa tapauksissa kuljettajan tulisi olla 18 vuotta täyttänyt."

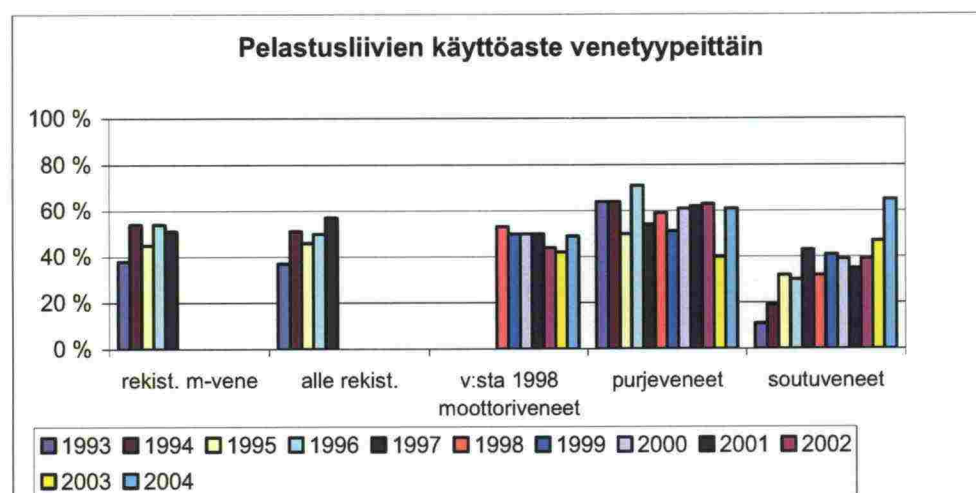
Veneilyliivien käyttötutkimus vesi r-tutkimus



Taulukko: Liivien käyttöaste, kaikki vesikulkuneuvot

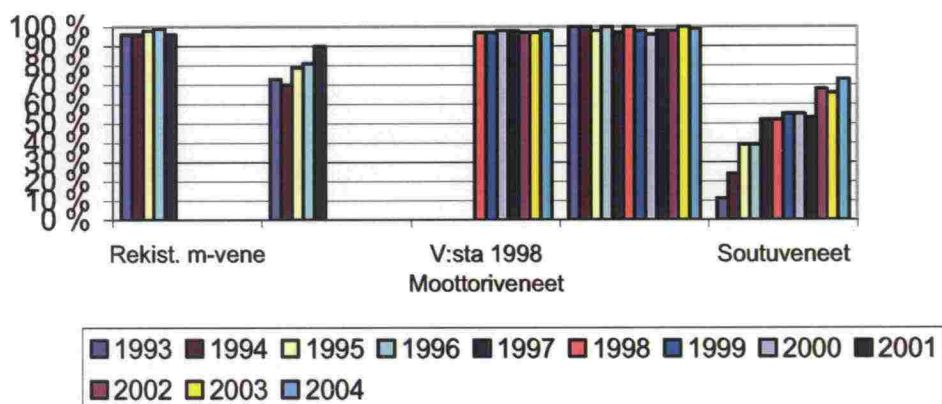


Taulukko: Liivien käyttöaste, merialue /järvi



Taulukko: Liivien käyttöaste venetyypeittäin

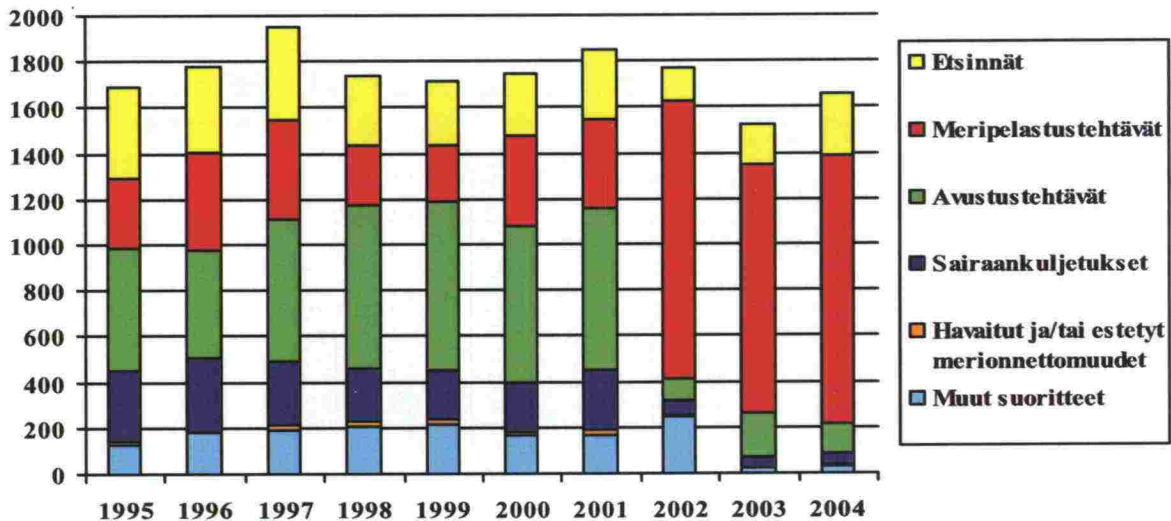
Pelastusliivit mukana veneen varusteina



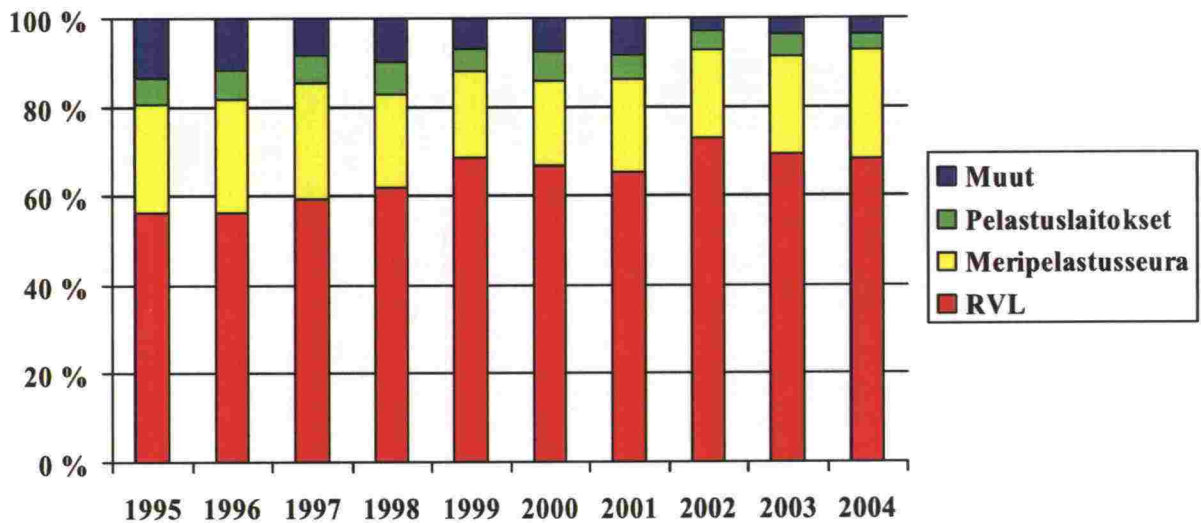
Taulukko: Pelastusliivit mukana

Rajavartiolaitoksen meripelastustilastot 2004

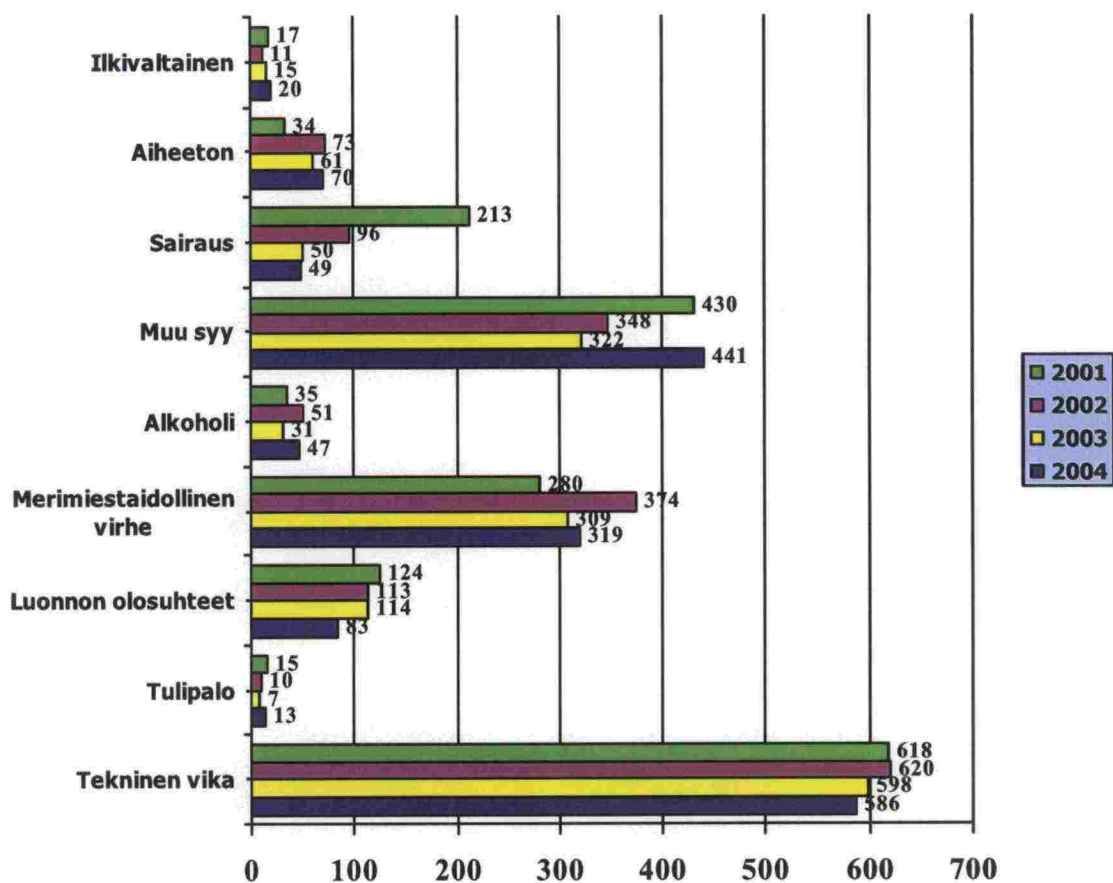
Sivujen 19 – 21 Taulukot ovat Rajavartiolaitoksen tilastoista merialueilta.



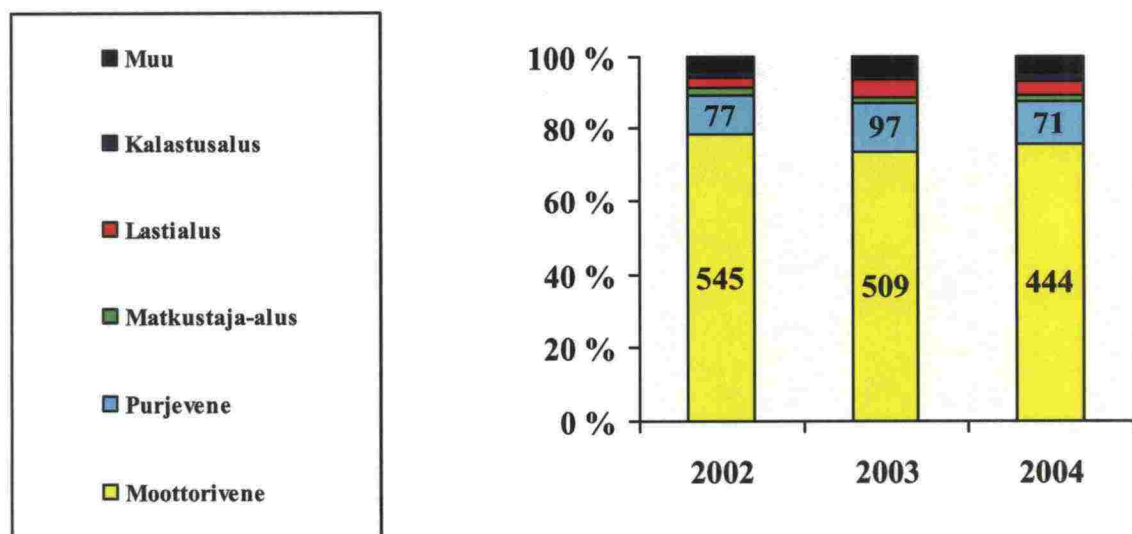
Taulukko: Meripelastussuoritteet 1995-2004



Taulukko: Meripelastusyksiköiden toiminta-aika 1995-2004



Taulukko: Avuntarpeeseen johtaneet syyt 2001 - 2004

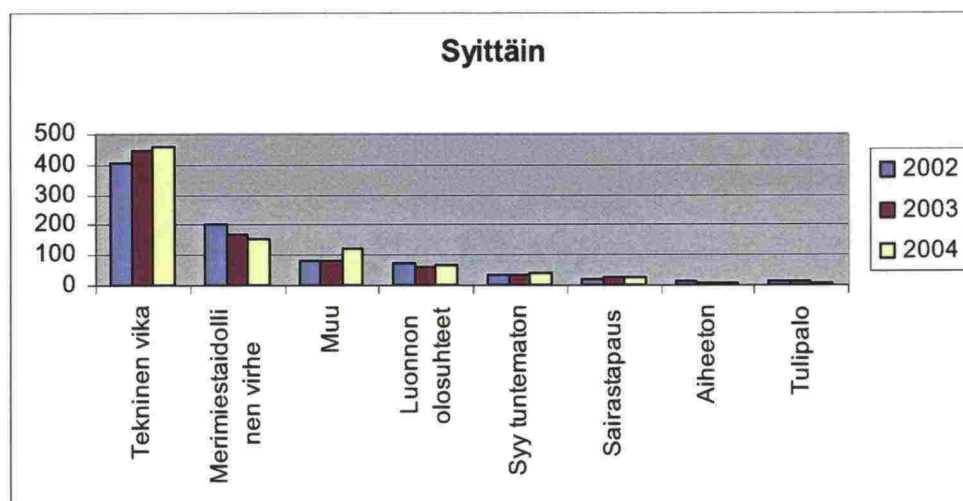
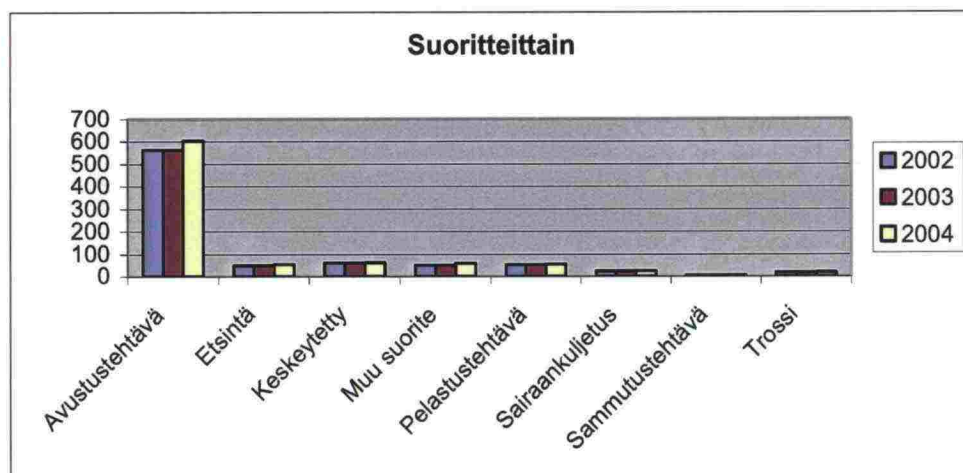
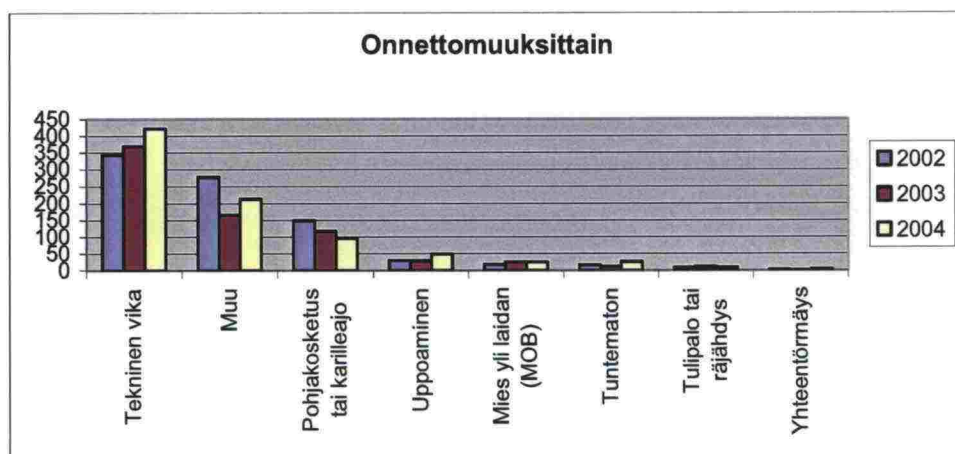


Taulukko: Suoritteiden kohteena olleet alukset 2002-2004

Tilastotietoja Suomen Meripelastusseuran pelastustilastoista

Suomen Meripelastusseuran vapaaehtoiset pelastusyksiköt toimivat kaikkien vesilläliikkujien turvallisuuden hyväksi. Huviveneilijät muodostavat lukumääräisesti valtaosan Meripelastusseuran avuntarvitsijoista. Jokainen pelastustapahtuma määritellään joko henkilön tai aluksen pelastamiseksi tai avustamiseksi.

Vuosittain lähes 2000 ihmistä saa Meripelastusseuralta vesillä avun. Alla olevat taulukot osoittavat, miten pelastustapahtumat jakoutuivat vuonna 2002-2004. Tiedot ovat maaliskuulta 2005. Tilastot ovat sekä järvi- että merialueilta.



VALVONNAN KÄYTÄNNÖN TILANNE TÄLLÄ HETKELLÄ

Poliisin suorittaman vesiliikenteen valvonnan käytännön tilanne

Vesiliikenteen valvontavastuu merialueella siirtyi liikkuvalla poliisilta rajavartiolaitokselle (RVL) poliisin ja RVL:n sopimuksella 1994. Liikkuvan poliisin suorittama vesiliikenteen valvonta merialueella lakkautettiin ja käytössä olleet voimavarat siirrettiin tieliikenteen valvontaan. Merialueelle jäivät edelleen paikallispoliisin veneet ja miehistöt yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi suurten kaupunkien satamissa ja saaristoissa.

Merialueella on paikallispoliisin veneitä mm. Kotkan, Helsingin, Turun, Naantalın, Maarianhaminan, Porin, Vaasan ja Oulun poliisilaitoksilla. Helsingin poliisilaitoksen veneryhmä suorittaa ympärivuorokautista venepartiointia ja ns. "veneasemapäivystystä" koko kesän ajan. Myös Turun poliisilaitoksen venepartio suorittaa kesäajan työvuorot partioalueellaan merellä. Henkilöstön vähäisyyden vuoksi partiointi ei kuitenkaan ole ympärivuorokautista kuten Helsingissä. Muiden poliisilaitosten veneet partioivat henkilöstötilanteen salliessa satunnaisia vuoroja. Veneet ovat kuitenkin jatkuvassa lähtövalmiudessa hälytystehtävien varalta.

Liikkuvan poliisin tehtäviin kuuluu poliisin hallintoasetuksen mukaan mm. vesiliikenteen valvonta. Liikkuvan poliisin partioveneiden sijoituspaikat ovat Hämeenlinna, Tampere, Lahti, Mikkeli, Savonlinna, Imatra, Kuopio, Joensuu, Nurmes, Jyväskylä ja Kajaani. Valvontaa suoritetaan ennakkosuunnitelmien mukaan suurilla järvillä painopisteen ollessa Juhannuksen, kesäviikonloppujen ja lomakauden vesiliikenteessä. Vain LP:n Jyväskylän yksikön veneryhmä suorittaa järviolueella vesiliikenteen valvontaa päätoimisesti. Muut LP:n yksiköiden veneryhmät toimivat sekä tieliikenteen että vesiliikenteen valvojina. Vesiliikenteen valvontaa suoritetaan kuljetustrailerilla siirrettävillä avoveneillä myös pienillä järvillä. Vesiskoottereita on käytetty vesiliikenteen valvonnassa partioveneen tukemana. Vesiskootterit ovat olleet vuokrattuja.

Paikallispoliisilla on järviolueella katettuja partioveneitä mm. Tampereella, Kuopiossa, Lappeenrannassa ja Inarissa. Lisäksi paikallispoliisilla on lähinnä tutkinta- tai vastaavien tehtävien suorittamiseksi kuljetustrailerilla siirrettäviä veneitä, joita ei käytetä varsinaiseen vesiliikenteen valvontaan.

Kaikkiaan poliisilla on n. 110 venettä. Poliisin katetut venetyypit ovat pituudeltaan 7 – 9 m sisäperämoottorilla varustettuja alumiini- tai lujitemuovirunkoisia liukuvia veneitä. Trailerilla siirrettävät veneet ovat Bustereita tai vastaavia perämoottoriveneitä.

Poliisin suorittaman vesiliikenteen valvonnan määrä on resurssien vähentyessä laskenut. Valvontaa tehostetaan suorittamalla poliisin, tullin ja rajavartiolaitoksen yhteisiä valvontaiskuja. Poliisi on myös antanut virka-apua Merenkululaitokselle kauppa-alusten valvonnassa.

Rajavartiolaitoksen suorittaman vesiliikenteen valvonnan käytännön tilanne

Nykyisen lainsäädännön mukaan rajavartiolaitos valvoo valvonta-alueellaan rajavalvonnan toteuttamiseksi ja sen yhteydessä vesiliikennettä. Rajavartiolaitoksen valvonta-alueella merialueella tarkoitetaan mereen rajoittuvien kuntien taajama-alueiden ulkopuolista aluetta, Ahvenanmaan maakunnan aluetta, Suomen aluevesien ja talousvyöhykkeen aluetta sekä rajavartiolaitoksen valvottaviksi säädettyjen rajanylityspaikkojen alueita ja mereen rajoittuvissa kunnissa sijaitsevien merivartioasemien alueita.

Rajavartiolaitoksella on merialueella yleensä aina kolme vartiolaivaa merellä, joista tehdään säännöllisesti laivaveneen avulla myös vesiliikenteen valvontaa. Rajavartiolaitoksella on käytettävissään yhteensä noin 170 venettä. Valvonnan pääsuorittajina ovat merivartioasemien partioveneet tai ilmatyynyalukset, joita on yhteensä noin 70 kappaletta. Lisäksi valtakunnan rajojen läheisyydessä olevilla järvillä tehdään vesiliikenteen valvontaa noin 30 veneen voimin. Rajavartiolaitos teki vuonna 2004 hieman yli 10 000 kappaletta vesiliikennesäännöksiin liittyviä tarkastuksia, joista 99 % merialueella.

Laki rajavartiolaitoksesta uudistuu. Käsiteltävänä olevan lakiehdotuksen mukaan rajavartiolaitoksen toiminta-alueeseen kohdistuneet rajoitukset tulisivat poistumaan ja vesiliikenteen valvontaa suoritettaisiin ilman rajoituksia kaikkialla merialueella. Lisäksi vesiliikenteen valvontaa ei enää sidottaisi rajavalvonnan toteuttamiseksi ja sen yhteydessä suoritettavaksi. Koska vesiliikenteen tarkastusten määrää nykyisillä voimavaroilla ei juurikaan ole mahdollista lisätä, mahdollisten säädösmuutoksista aiheutuvien tehtävien lisääntyessä tulee tarkastella voimavarojen lisäämistä rajavartiolaitokselle.

Merenkululaitoksen suorittaman vesiliikenteen valvonnan käytännön tilanne

Merenkululaitoksen meriturvallisuustoiminnolla on neljä alueellista tarkastusyksikköä, joilla on toimipisteet seuraavilla paikkakunnilla: Oulu, Vaasa, Turku, Maarianhamina, Helsinki, Kotka, Lappeenranta, Savonlinna ja Tampere. Alueelliset tarkastusyksiköt suorittavat sen käytännön "kenttätöön" vesiliikenteen valvonnassa, mitä meriturvallisuusyksikkö tekee. Koska tarkastusyksiköillä ei ole mitään venekalustoa ei vesillä tapahtuvaa valvontaa juurikaan ole, lukuun ottamatta paria kolmea valvontamatkaa muiden valvontaviranomaisten kanssa. Tarkastusyksiköt valvovat vesiliikennettä tai oikeastaan aluksia pääasiassa katsastustoiminnan kautta ja satunnaisin tarkastuksin laiturissa oleviin aluksiin. Tarkastusten kohteina ovat erityyppiset kauppa-alukset mukaan lukien kalastusalukset sekä vuokraveneet, mutta huviveneet ovat käytännössä valvonnan ulkopuolella.

Johtopäätökset:

Suurin osa kuolemaan päättyneistä veneonnettomuuksista tapahtuu sellaisilla vesialueilla, joilla ei juurikaan ole valvontaa. Resursseja tulisiikin osoittaa näiden vesialueiden valvontaan. Viranomaisten yhteistyötä tulisi lisätä myös huviveneiden kuljettajien pätevyyden valvonnassa säätämällä huviveneitä koskeviin säädöksiin poliisi, rajavartiolaitos ja Merenkululaitos valvoviksi viranomaisiksi.

MUUALLA EUROOPASSA KÄYTÖSSÄ OLEVAT TURVALLISUUSKORTIT- JA MUUT VASTAAVAT JÄRJESTELYT VESILIIKENTEN TURVALLISUUDEN PARANTAMISEKSI

Oheisessa taulukossa on selvitetty veneilykorttitilanne muissa Pohjoismaissa ja Saksassa. Tiedot ovat kunkin maan merenkulkuviranomaiselle osoitetun kyselyn tulos.

Maa	Korttitilanne	Vaatimukset	Taustat	Myöntäjä
Tanska	<u>Pakollinen kortti</u> alkaen 1.6.1999 liukuville moottoriveneille. Kattaa veneet yli 19kW/25 hv. Purjeveneille vapaaehtoinen ja purjevenekortti hyväksytään moottoriveneisiin	Käytännön koe moottoriveneellä. Sisältää väistämissäännöt, valot ja merkkikuviot, merimerkit, veneilyturvallisuus ja veneen käsittely (sis. MOB).	Muutaman vakavan moottoriveneonnettomuuden seurausta.	Tanskan merenkululaitoksen hyväksymät henkilöt
Ruotsi	Ei saatu tietoja.			
Norja	1. <u>Ei ikään perustuvia rajoituksia</u> tai korttia huviveneille, joiden koneteho <u>alle 10 hv, tai pituus alle 8 metriä ja maks. nopeus 10 solmua</u> . 2. <u>Ei korttivaatimuksia alle 15 metrisille purjeveneille</u> (käyttölle), koneteholla ei rajoituksia. Päällikön tulee olla väh. 16 vuotias. 3. Yli <u>15 metristen</u> veneiden käyttäjä voi suorittaa " <u>Pleasure craft Certificate</u> ". 18 vuoden ikä vaaditaan.	"Boatmans proof" on perustesti huviveneen turvallisuuskäyttöön. Testiin sisältyy merimiestapaa, väistämissäännöt, navigointi ja merikarttojen käyttö.	Lupakirjat alle 15 metrisille ovat harkinnan alla. Vapaaehtoisen "Boatmans proof"-testin suorittaa Norjassa noin 6000 henkilöä vuosittain.	Merenkulkuviranomainen
Saksa	Ajokortti kaikille veneille, joiden koneteho ylittää 3.68 kW. Lisävaatimuksia tietyille alueille (Berliini, Bodensee).			
Viro	<u>Pakollinen kortti</u> , kaksi eri liikennealuetta: 1) Avomeri ja sisävedet 2) Sisävedet	Tutkinto, jonka voi suorittaa joko kurssilla tai itseopiskeluna.		Merenkulkuviranomainen

Johtopäätös

Työryhmä tiedusteli joidenkin Itämeren maiden veneilykorttikäytäntöjä. Kaikista maista ei kuitenkaan saatu tietoa pyynnöistä huolimatta. Saatujen tietojen perusteella työryhmä on todennut, että eri maissa on erilaisia järjestelmiä ja vaatimuksia huviveneen kuljettajalle. Itämeren alueen maissa veneilyolosuhteet ovat hyvin erilaiset. Suomessa veneily keskittyy sisäjärville, joille ja rannikkoseudun saaristoon. Muissa maissa veneily tapahtuu pääsääntöisesti avoimella rannikolla. Suomen olosuhteisiin soveltuvaa järjestelmää ei ole käytössä muissa maissa.

VAPAAEHTOISUUTEEN PERUSTUVAT JÄRJESTELYT, JOTKA LISÄÄVÄT VENEILYN TURVALLISUUTTA

Saatujen selvitysten perusteella voidaan arvioida, että 1/3 niistä tapauksista, jotka tarvitsevat apua vesillä, johtuvat tietämättömyydestä, välinpitämättömyydestä ja huolimattomuudesta. Veneilijät luottavat liikaa viranomaisten apuun joutuessaan ongelmiin. Viranomaisen tehtävä on lähinnä ihmishenkien pelastaminen. Viranomaisten kynnystä puuttua muihin kuin selviin vaaratilanteisiin olisi nostettava.

Valtakunnalliset veneilyjärjestöt antavat sekä navigointi että muuta veneilykoulutusta järjestäytyneille veneilijöille. Suuri osa veneilijöistä ei kuitenkaan ole veneilyjärjestöjen jäseniä. Järjestäytymättömille veneilijöille tarjottavaa koulutusta tulisi laajentaa. Kansallisen huviveneen kuljettajan pätevyyteen tarvittava koulutus tulee olla kaikkien saatavilla edullisesti riippumatta siitä kuuluuko veneilijä veneilyseuraan.

Johtopäätökset

Suomen Meripelastusseuran Trossi -järjestelmää (liite 3) tulisi kehittää siten, että tieto siitä leviäisi tehokkaammin veneilijöiden keskuuteen.

Työryhmä katsoo, että veneilijöiden tulisi hankkia vapaaehtoisesti kansallinen huviveneen kuljettajankirja ("venekortti") (liite 4). Tämä merenkulullisen pätevyyden hankkiminen tulisi tehdä veneilijöille houkuttelevaksi esimerkiksi seuraavin tavoin:

- antamalla vakuutusmaksuista alennuksia
- antamalla venesatamamaksuista alennuksia
- antamalla Trossi-jäsenyyosalennus
- ulkoisten merkkien myöntämisellä

Veneilyn turvallisuuteen liittyvää koulutusta antaville tahoille tulisi myös antaa lisärahoitusta, jotta ne voisivat järjestää koulutusta kohtuullisemmin kustannuksin. Sellaisten tahojen kanssa, jotka antavat veneilijöille palveluja, on syytä aloittaa keskustelut tämän tyyppisen järjestelmän luomisesta ja siitä miten se voitaisiin tehdä yleisölle houkuttelevaksi. Erityisesti lapsille ja nuorille suunnattua vesillä liikkumiseen liittyvää koulutusta tulisi järjestää peruskoulun yhteydessä.

Lisäksi työryhmä ehdottaa, että voitaisiin luoda veneilijän perustaitoja ja veneilyturvallisuutta kehittävä testijärjestelmä, esim. veneily.fi web-sivustolle. Sivustolla testaaja voisi itsenäisesti testata ovatko hänen tietonsa riittävät veneilyyn. Myöhemmin tulisi myös kehittää vaativampia testejä ja mahdollisuus verkko-opiskeluun. Veneilijät voisivat kehittää näin teoreettisia perustaitojaan vaivattomasti internetin välityksellä.

VENEILYASIAIN NEUVOTTELUKUNNAN KANNANOTTO

Veneilyasiain neuvottelukunta on käsitellyt työryhmän laatimaa taustamuistiota kokouksissaan. Veneilyasiain neuvottelukunta kiinnitti huomiota samoihin veneilyn turvallisuutta edistäviin seikkoihin kuin työryhmä. Neuvottelukunnan jaoksissa käydyn taustamuistiokäsittelyn perusteella, neuvottelukunta ei esitä pakollista veneilijän turvallisuuskorttia, vaan yhtyy työryhmän alustavassa taustamuistiossa ehdotettuihin veneilyn turvallisuutta parantaviin toimiin.

TYÖRYHMÄN ESITYKSET

Työryhmä ei pidä tarpeellisena, että kaikilla veneilijöillä tulisi olla pakollinen turvallisuuskortti. Työryhmä katsoo, että esitetyillä toimilla voidaan parantaa veneilyn turvallisuutta huomattavasti. Työryhmä oli esityksissä yksimielinen.

Lainsäädäntöön liittyvät toimenpiteet

- Vesiliikennelain 6§:n 3 momenttia olisi muutettava siten, että siinä tarkennetaan Merenkululaitoksen harkintavaltaa, jotta voitaisiin tarkemmin selvittää millä tavalla Merenkululaitos voi asettaa erityisvaatimuksia ja vastaako lainsäädäntö uudistuneen perustuslain vaatimuksia.
- Vesiliikennelainsäädäntöä tulisi uudistaa siten, että kuljettajalta vaadittava kyky ja taito tulee määrittää yksityiskohtaisemmin, jotta valvontaviranomaiset pystyvät soveltamaan lakia käytännön valvontatyössä.
- Työryhmä esittää, että pelastusliivien käytöstä käynnistetään laajempi selvitys ja keskustelu, jonka yhteydessä tulisi ottaa kantaa myös pelastusliivien käytön laajentamisesta soutuveneisiin ja jolliin.
- Miehitysasetuksen ja vuokraveneasetuksen valvontasäännökseen tulee lisätä, että myös poliisi ja rajavartiolaitos voisivat valvoa näiden asetusten mukaisia kuljettajan pätevyysvaatimuksia. Tämä olisi poliisille ja rajavartiolaitokselle uusi tehtävä, joka edellyttää heille osoitettuja lisäresursseja.
- Miehitysasetuksessa olevia huviveneitä koskevia määräyksiä tulisi muuttaa. Lainsäädäntöön tulisi luoda korvaava ja käytännössä helpommin toteutettava ratkaisu suurehkojen ja nopeiden huviveneiden osalta.
- Huviveneessä, jonka pituus on yli 24 metriä, kuljettajalla tulisi olla vähintään *kansainvälinen huviveneen kuljettajan pätevyyskirja* (liite 2). Tämän kokoisille huviveneille tulisi hakea miehitystodistus Merenkululaitokselta, joka määrittäisi mahdollisen laivaväen pätevyyden ja lukumäärän harkintansa mukaan.
- Huviveneessä, jonka pituus on enintään 24 metriä ja jonka konetehto on yli 200 kW (272 hv), kuljettajalla tulee olla vähintään *kansainvälinen huviveneenkuljettajan pätevyyskirja* (liite 2).

Sellaisen uppoumarunkoisen veneen käsittely, jonka konetehto on yli 200 kW, on vaativaa erilaisissa sää- ja liikenneolosuhteissa. Tällainen vene voi suuren massansa vuoksi aiheuttaa vaaraa muille vesilläliikkuville, luonnonle ja muulle ympäristölle. Sellaisen liukuvarunkoisen veneen käsittely, jonka konetehto on yli 200 kW, vaatii erityistä osaamista suuren nopeuden takia. Venerekisterissä olevasta 189 336 huviveneestä säännöksen soveltamisalaan tulisi 2 094 huviveneettä. Luku 189 336 pitää sisällään sellaiset venerekisterissä olevat huviveneet, jotka ovat ilmoittaneet konetehon.

- Yli 30 solmua kulkevien vesikulkuneuvojen kuljettajilla tulisi olla *kansallinen huviveneen kuljettajan pätevyys ("venekortti")* (liite 4). Tällaista pätevyyttä ei toistaiseksi ole olemassa, mutta sen luominen olisi perusteltua. Tutkinto sisältäisi vain välttämättömät merenkulkuun liittyvät turvallisuussäännökset ja niiden osaamisen. Tutkinto olisi osa kansainvälisen huviveneen kuljettajan tutkintoa. Pätevyysvaatimuksen tulisi olla pakollinen, yli 30 solmua kulkevien vesikulkuneuvojen kuljettajille, mutta rikkomuksesta ei aiheutuisi

rangaistusta ainakaan alkuvaiheessa. Säännöstä sovellettaisiin siis toistaiseksi kuten polkupyörän kypäräpakkoa.

Nopeiden veneiden kuljettajan tulee kapeilla ja mutkaisilla kulkuvesillä reagoida nopeasti erilaisiin tilanteisiin, jolloin kuljettajalla tulee olla perustietämys merenkulun säännöistä ja navigoinnista. Työryhmän näkemyksen mukaan tähän vaatimukseen liittyy sekä valvontaongelma, että veneilijän käytännön ongelma. Valvovan viranomaisen ja veneilijän on erittäin vaikea tietää saavutetaanko veneellä (veneeseen ja moottorin yhdistelmällä) yli 30 solmun nopeus. Veneen todellinen nopeus selviää ainoastaan koeajon yhteydessä.

- Työryhmä esittää, että käynnistetään laajempi selvitys ja keskustelu promillerajan alentamisesta yhdestä promillesta 0,5:een promilleen. Lisäksi työryhmä esittää, että selvitetään vesiliikennejuopumusta koskevan määräyksen soveltamista myös soutuveneisiin, jolloin tai niihin rinnastettaviin vesikulkuneuvoihin, koska suuri osa hukkumiskuolemista tapahtuu pienissä veneissä yli 1 promillen humalassa. Promillerajan laskeminen voisi vaikuttaa erityisesti niiden henkilöiden käyttäytymiseen, jotka veneilisivät 0,5 – 1 promillen humalatilassa.

Vapaaehtoisuuteen liittyvät toimenpiteet

- Työryhmä esittää, että luodaan vapaaehtoinen kansallinen huviveneen kuljettajan kirja ("venekortti") (liite 4), jonka hankkimisen kannustimiksi ehdotetaan seuraavaa:
 - antamalla vakuutusmaksuista alennuksia
 - antamalla venesatamamaksuista alennuksia
 - antamalla Trossi-jäsenyyssalennus
 - ulkoisten merkkien myöntämisellä
- Veneilyn turvallisuuteen liittyvää koulutusta antaville tahoille tulisi antaa lisärahoitusta, jotta ne voisivat järjestää koulutusta kohtuullisemmin kustannuksin.
- Opetushallituksen ja peruskoulujen tulisi ottaa huomioon vesiturvallisuus ja siihen liittyvät asiat opetussuunnitelmissa. Lapsille ja nuorille suunnattua vesillä liikkumiseen liittyvää koulutusta tulisi järjestää jo peruskoulun yhteydessä erityisesti sellaisissa kunnissa, joissa on runsaasti vesialueita ja paljon veneliikennettä.
- Lisäksi työryhmä ehdottaa, että voitaisiin luoda veneilijän perustaitoja ja veneilyturvallisuutta kehittävä testijärjestelmä, esim. veneily.fi web-sivustolle. Sivustolla testaaja voisi itsenäisesti testata ja samalla oppia ovatko hänen teoreettiset tietonsa riittävät veneilyyn.

	vene en suurin nopeus ≤ 30s ja pituus ≤ 24 m	vene en suurin nopeus > 30s ja pituus ≤ 24 m	vene en konete ho 200 kW ja pituus ≤ 24 m	vene en pituus yli > 24 m
Vapaaehtoinen venekortti 1)	X (ei pakollinen)			
Pakollinen venekortti 2)		X		
Kansainvälinen huviveneen kuljettajan kirja			X	X
Miehitystodistus				X

1) Kaikille veneilijöille suositeltava vähimmäispätevyys
2) Venekortin puuttumisesta ei aiheudu rangaistusta (vrt. polkupyöräilijän kypäräpakko)
Taulukko: työryhmän esittämä neliportainen järjestelmä

LIITE 1

Aluksen miehityksestä, laivaväen pätevyydestä ja vahdinpidosta annettu asetus (1256/1997)

1 § "Soveltaisala"

Tätä asetusta sovelletaan konevoimalla kulkevaan suomalaiseen alukseen, jota käytetään merenkulkuun, sekä tällaisella aluksella työskentelevään laivaväkeen ja aluksen laivanisäntään.

Tätä asetusta ei kuitenkaan sovelleta:

- 1) kalastusalukseen;*
- 2) puolustusvoimien tai rajavartiolaitoksen alukseen, jota ei käytetä yleisessä liikenteessä matkustajien tai lastin kuljettamiseen;*
- 3) huvialukseen, jonka pituus on enintään 24 metriä tai koneteho enintään 500 kW, jos merenkulkulaitos ei, ottaen huomioon aluksen käyttöön ja muut asiaan vaikuttavat tekijät, muuta vaadi;*
- 4) alukseen, jonka pituus on enintään 10 metriä ja jota käytetään teollisuuslaitosten selvästi erotetuilla vesivarastoalueilla;*
- 5) alukseen, jonka pituus on enintään 10 metriä ja jota ei käytetä yleisessä liikenteessä matkustajien kuljettamiseen, säännölliseen lastin kuljettamiseen eikä hinaukseen; eikä*
- 6) yleisen tien liikennettä välittävään lossiin, josta säädetään erikseen."*

24 §

"Kotimaanliikenteen liikennealueen I nimetyllä ja rajatulla alueella toimivassa aluksessa, jonka bruttovetoisuus on enintään 100, päälliköllä tulee olla kuljettajankirja tai eräiden kalastusalusten turvallisuudesta annetun asetuksen (65/2000) 46 §:n mukainen kalastusaluksen kuljettajankirja B.

Kotimaanliikenteen aluksessa, jonka bruttovetoisuus on alle 300, päälliköllä tulee olla kotimaanliikenteen laivurinkirja tai eräiden kalastusalusten turvallisuudesta annetun asetuksen 47 §:n mukainen kalastusaluksen kuljettajankirja A. Kotimaanliikenteen liikennealueella III liikennöivän matkustaja-aluksen päälliköltä vaaditaan lisäksi 12 kuukauden meripalvelu perämiehenä tai päällikkönä.

Kotimaanliikenteen aluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 300 mutta alle 1 000, päälliköllä tulee olla vahtiperämiehenkirja. Matkustaja-aluksen päälliköllä tulee lisäksi olla 12 kuukauden meripalvelu perämiehenä tai päällikkönä.

Kotimaanliikenteen aluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 1 000 mutta alle 3 000, päälliköllä tulee olla yliperämiehenkirja taikka vahtiperämiehenkirja ja 36 kuukautta meripalvelua vahtiperämiehenä tai 24 kuukautta meripalvelua vahtiperämiehenä, josta vähintään 12 kuukautta yliperämiehenä.

Lähiliikenteen aluksessa, jonka bruttovetoisuus on alle 1 000, päälliköllä tulee olla vahtiperämiehenkirja sekä 12 kuukautta meripalvelua vahtiperämiehenä. Tästä meripalvelusta tulee vähintään kuusi kuukautta olla palvelua lähiliikenteessä. Jos vahtiperämiehenkirjan saaminen perustuu 67 §:n 2 momentissa mainittuun laivurinkirjan

rinnastukseen, tällaisen pätevyyskirjan haltija voi toimia päällikkönä Itämerellä edellä mainituin ehdoin.

Itämerellä liikennöivässä lähiliikenteen aluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 1 000 mutta alle 3 000, päälliköllä tulee olla yliperämiehenkirja taikka vahtiperämiehenkirja ja 36 kuukautta meripalvelua vahtiperämiehenä tai 24 kuukautta meripalvelua vahtiperämiehenä, josta vähintään 12 kuukautta yliperämiehenä. Tästä vahtiperämiehenä suoritetusta meripalvelusta on vähintään 12 kuukauden oltava lähiliikenteessä.

Itämeren ulkopuolella liikennöivässä lähiliikenteen aluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 1 000 mutta alle 3 000, päälliköllä tulee olla yliperämiehenkirja.

Kaukoliikenteen aluksessa, jonka bruttovetoisuus on alle 500, päälliköllä tulee olla vahtiperämiehenkirja sekä 36 kuukautta meripalvelua vahtiperämiehenä tai 24 kuukautta meripalvelua vahtiperämiehenä, josta vähintään 12 kuukautta yliperämiehenä. Tästä vahtiperämiehenä suoritetusta meripalvelusta on vähintään 12 kuukauden oltava lähiliikenteessä.

Aluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 3 000, ja kaukoliikenteen aluksessa, jonka bruttovetoisuus on vähintään 500, päälliköllä tulee olla merikapteeninkirja."

31 §

"Kotimaanliikenteen aluksessa, jonka konetehto on alle 350 kW ja jossa koneiston hallintalaitteet on niin sijoitettu, että sitä voidaan ohjata ohjauspaikalta, aluksen päälliköllä tulee olla vähintään kuljettajankirja.

Kotimaanliikenteen aluksessa, jonka konetehto on vähintään 350 kW mutta alle 750 kW, konepäälliköllä tulee olla koneenhoitajankirja.

Kotimaanliikenteen aluksessa, jonka konetehto on vähintään 750 kW mutta alle 1 500 kW, konepäälliköllä tulee olla vahtikonemestarinkirja.

Itämerellä liikennöivässä lähiliikenteen aluksessa, jonka konetehto on vähintään 350 kW mutta alle 750 kW, konepäälliköllä tulee olla koneenhoitajankirja sekä meripalvelua konepäälystötehtävissä vähintään 12 kuukautta. Itämerellä liikennöivässä lähiliikenteen aluksessa, jonka konetehto on vähintään 750 kW mutta alle 1500 kW, konepäälliköllä tulee olla vahtikonemestarinkirja sekä meripalvelua vahtikonemestarina vähintään 12 kuukautta. Muun lähiliikenteen aluksessa, jonka konetehto on vähintään 350 kW mutta alle 1500 kW, konepäälliköllä tulee olla vahtikonemestarinkirja sekä meripalvelua vahtikonemestarina vähintään 12 kuukautta. (24.3.2004/199)

Kaukoliikenteen aluksessa, jonka konetehto on vähintään 350 kW mutta alle 750 kW, konepäälliköllä tulee olla vahtikonemestarinkirja sekä meripalvelua vahtikonemestarina vähintään 12 kuukautta.

Kaukoliikenteen aluksessa, jonka konetehto on vähintään 750 kW mutta alle 3 000 kW, konepäälliköllä tulee olla konemestarinkirja sekä meripalvelua konemestarina vähintään 6 kuukautta.

Muussa kuin kaukoliikenteen aluksessa, jonka konetehto on vähintään 1 500 kW mutta alle 3 000 kW, konepäälliköllä tulee olla konemestarinkirja sekä meripalvelua konemestarina vähintään 6 kuukautta.

Aluksessa, jonka konetehto on vähintään 3 000 kW, konepäälliköllä tulee olla ylikonemestarinkirja."

LIITE 2

Kansainvälinen huviveneen kuljettajan pätevyyskirja

Merenkululaitos antoi joulukuussa 2003 uudet määräykset kansainvälisen huviveneen kuljettajan pätevyyskirjasta. Uusi määräys tuli voimaan 1 päivänä tammikuuta 2004. Määräyksissä on otettu huomioon Yhdistyneiden Kansakuntien talouskomission päätöslauselman No. 40 (1998).

Pätevyys huviveneen kuljettamiseen kansainvälisillä matkoilla on osoitettava ensisijaisesti sellaisen veneilyjärjestön todistuksella, jonka koulutustoimintaa ja todistuksenantoa seurataan laatujärjestelmän avulla ja jonka laatujärjestelmä arvioidaan hyväksytyllä tavalla määrääjoin.

Kansainvälistä huviveneen kuljettajan kirjaa haetaan Merenkululaitoksen alueelliselta tarkastusyksiköltä. Hakemukseen on liitettävä seuraavat asiakirjat:

- a) kopio voimassaolevasta ajokortista tai ajokortin saamiseksi vaadittavasta lääkärintodistuksesta
- b) kopio Suomen Navigaatioliiton myöntämästä rannikkolaivurin todistuksesta, tai muu todistus vastaavasta navigoinnin teorian osaamisesta (v. 1983 kesäkuun jälkeen hankittu)
- c) SPR:n EA1 kurssitodistus tai vastaava (ei 3 vuotta vanhempi)
- d) todistus riittävistä käytännön veneilytaidoista (todistuksesta on käytävä ilmi, ovatko taidot riittävät moottori- vai/ja purjeveneelle)
- e) hakijan passivalokuva (1 kpl)
- f) Mikäli hakija haluaa pätevyyskirjaan myös I-merkinnän eli sisävesikelpoisuuden, on hakemukseen liitettävä todistus siitä, että hänellä on riittävät tiedot Euroopan sisävesien liikennesäännöksistä (eli CEVNI-säännöistä).

Kohdassa b) mainittuja muita todistuksia ovat esimerkiksi:

- sotilasveneen kuljettajankirja
- venepäällikkötutkinto (SVEL)
- päällikkötutkinto (SPL)
- meripartiolaisten venepäällikön tutkinto
- Puolustusvoimien tai Rajavartiolaitoksen merenkulkualan upseeritutkinto
- veneenkuljettajan koulutus (Merisotakoulu)
- Keski-Uudenmaan aikuiskoulutuskeskuksen kurssitodistus
- kuljettajan pätevyyskirja tai muu ylempi, ammattimaiseen merenkulkuun tarkoitettu, kansipäällystön pätevyyskirja
- Suomen meripelastusseuran pätevyudet toimia pelastusalusten päällikkönä

Kansainvälinen huviveneen kuljettajan pätevyyskirja myönnetään 18 vuotta täyttäneelle henkilölle.

Yhdistyneet Kansakunnat
Euroopan talouskomissio
Sisävesiliikennetyöryhmä

Kansainvälinen huviveneen kuljettajan pätevyyskirja
Päätöslauselma no. 40

Liite 1

Vaatimukset huviveneen kuljettajien kansainvälisen todistuksen myöntämiseen

I. Liitteen 2 tai 3 [kuljettajan pätevyyskirjan kaavat] mukaisen kansainvälisen pätevyyskirjan myöntäminen

1. Virallisen kansallisen pätevyyskirjan haltija voi pätevyyskirjan esittämällä pyynnöstään saada ilman lisätutkintoa sen valtion kansainvälisen pätevyyskirjan, joka on antanut kansallisen pätevyyskirjan, jos tämän liitteen II osan vaatimukset täyttyvät.

2. Muissa kuin 1. kappaleessa mainitussa tapauksessa kansainvälinen pätevyyskirja voidaan antaa hakijalle tämän liitteen II osan vaatimusten mukaisesti vasta läpäistyn tutkinnon jälkeen.

II. Vaatimukset

1. Kansainvälisen pätevyyskirjan saamiseksi hakijan on

- (a) oltava vähintään 16-vuotias,
- (b) sovelluttava fyysisesti ja henkisesti huviveneen kuljettajaksi ja erityisesti omattava riittävä näkö- ja kuulokyky, sekä
- (c) läpäistävä tutkinto, joka osoittaa tarvittavan pätevyyden huviveneen käyttämiseen.

2. Hakijan on tutkinnossa osoitettava

- (a) riittävää huviveneen käyttöä koskevien säännösten tuntemusta sekä turvalliseen navigointiin sisävesillä ja/tai rannikkovesillä tarvittavaa merenkulku- ja teknistä taitoa, sekä
- (b) kykyä soveltaa tietoja ja taitoja käytäntöön.

3. Tutkinnossa on otettava huomioon navigointialueet (so. sisävedet ja/tai rannikkovedet). Sen on sisällettävä ainakin seuraavat erityisaiheet:

3.1 Riittävä tieto asiaan vaikuttavista säännöksistä ja merenkulkualan julkaisuista:

Liikennesäännökset, joita sovelletaan sisävesillä, erityisesti CEVNI (Euroopan sisävesisäännöstö), ja/tai rannikkovesillä, erityisesti meriteiden säännöt ja mukaan lukien merenkulun turvalaitteet (vesiteiden merkintä ja poijutus),

3.2 Kyky soveltaa merenkulku- ja teknistä taitoa käytäntöön:

- (a) Yleinen tieto aluksesta, turvalaitteiden sijoittamisesta ja käytöstä sekä koneen/purjeiden käyttökelpoisuudesta,
- (b) aluksen käyttäminen sekä tuulen, virtausten ja muun aluksen ja ympäristön vuorovaikutuksen sekä pienen varaveden vaikutuksen ymmärtäminen,
- (c) käyttäytyminen kohdattaessa tai ohitettaessa toisia aluksia,
- (d) ankkuroiminen ja kiinnittyminen kaikissa olosuhteissa,
- (e) ohjailu suluissa ja satamissa,
- (f) yleinen sääolosuhteiden tuntemus, sekä
- (g) yleinen tieto navigoinnista, erityisesti paikanmäärittäminen ja turvallisen

kurssin päättäminen.

3.3 Käyttäytyminen erikoisolosuhteissa:

- (a) Tapaturmien torjunnan periaatteet (esim. mies yli laidan –tilanne),
- (b) toiminta yhteentörmäyksen, koneen toimintahäiriön ja karilleajon yhteydessä mukaan luettuna vuodon tukkiminen sekä apu hätätilanteissa,
- (c) hengenpelastusvälineiden ja –varusteiden käyttö,
- (d) tulipalojen torjunta ja sammutus, sekä
- (e) veden pilaantumisen ehkäiseminen.

LIITE 3

Ote meripelastusseuran internet-sivuilta (www.meripelastus.fi):

TROSSI - JOKAISEN VENEILIJÄN KUNNIA-ASIA

Ihmishengen pelastaminen vesillä on avunsaajalle aina maksutonta. Sen sijaan omaisuuden pelastamisesta aiheutuu kustannuksia, jotka useimmiten koituvat veneilijän itsensä kannettaviksi. Trossi on Meripelastusseuran veneilijälle kehittämä jäsenpalvelu tällaisia tilanteita varten.

Trossi-jäsenenä veneesi saa jäsenyhdistyksiltämme maksutta apua venematkasi keskeytyessä. Keskeytyksen syy pyritään korjaamaan paikan päällä tai sinulle etsitään rannassa korjaaja. Jos tarve vaatii, autamme sinua järjestämään veneellesi väliaikaisen säilytyspaikan.

Lisäksi saat kotiisi neljä kertaa vuodessa ilmestyvän jäsenlehden Vapaaehtoinen meripelastaja, joka avaa näkymän vapaaehtoisen meripelastuksen toimintakentälle.

Trossi-jäsenyys edellyttää aina jäsenyhdistyksen jäsenyyttä.

Trossin vuosimaksut

Uusi jäsen 70 eur (sisältää jäsenyhdistyksen jäsenmaksun)

Vanha jäsen 40 eur (jäsenyhdistys laskuttaa oman jäsenmaksunsa erikseen)

Jos haluat Trossin useammalle veneelle samanaikaisesti, maksu jokaisesta seuraavasta veneestä on 40 eur.

LIITE 4

Kansallinen huviveneen kuljettajan pätevyyskirja (venekortti)

Pätevyyskirjan vaatimukset:

- Ikäraja on 15 vuotta
- Meriteiden säännöistä välttämättömimmät: väistämissäännöt, yleisimmät merkkivalot, merimerkit jne.
- Kartanluvun perusteet
- Perus navigointitaidot
- Veneen pakolliset varusteet
- Tärkeimmät merimiestaidot

Olemassa olevat koulutusta antavat veneilyjärjestöt voisivat antaa koulutusta, kuten ne antavat kansainvälisen huviveneen kuljettajakirjan pätevyyden edellyttämää koulutusta. Pätevyyskirjan voisi myöntää veneilyjärjestö, jonka koulutustoiminnan Merenkululaitos on hyväksynyt. Pätevyyden hankkiminen pitää tehdä edulliseksi ja koulutukseen hakeutumisen kynnys tulee tehdä mahdollisimman alhaiseksi. Osaaminen tulee voida osoittaa myös näyttökokeilla.